



libros de
redes de
15, red de
-1211 21
e fo o (1 22) 739 52 0
Fa (1 22) 739 5 5
E p b o s to.or

redes de 2006

ÍNDICE

LISTA DE CUADROS Y GRÁFICOS	X
INTRODUCCIÓN GENERAL	1
PRIMERA PARTE	1
I. REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE AERONAVES	3
1. Evolución económica	3
2. Evolución normativa	7
II. SERVICIOS DE RESERVA INFORMATIZADOS (SRI)	11
A. SRI CLÁSICOS	11
1. Evolución económica de los SRI clásicos	11
(i) <i>Concentración</i>	16
(ii) <i>Expansión fomentada por la extensión geográfica y por la creciente oposición a tarifas tipo</i>	16

(e) Referencia a los derechos de las aerolíneas y a los derechos de los pasajeros de los Estados Unidos	103
(f) Otros puntos de los derechos	104
(i) Agrupaciones y alianzas de aeropuertos	104
(ii) Generalización del sistema de redes radiales y aparición de centros secundarios	104
(iii) Aparición de aeropuertos de bajo precio	105
(iv) Nuevas limitaciones y oportunidades en el diseño de aeropuertos	106
B. UN SISTEMA INTERNACIONAL DE FACTURACIÓN SOMETIDO A TENSIONES CRECIENTES	106
1. El sistema de facturación acordado a escala internacional	106
(a) Artículo 15 de la Convención sobre el Tráfico Aéreo	106
(b) Declaración de los Estados Unidos sobre los derechos de los aeropuertos	108
2. Un sistema sometido a tensiones	110
ANEXO I – Contratos y operaciones de gestión de aeropuertos, 1993 -2000	113
ANEXO II – Declaración del consejo sobre derechos aeroportuarios	121
IV. LOS DEMÁS SERVICIOS AUXILIARES	128
TERCERA PARTE	129
INTRODUCCIÓN	129
I. SERVICIOS DE CONTROL DEL TRÁFICO AÉREO, INCLUIDOS LOS SISTEMAS DE FACTURACIÓN	131
A. SERVICIOS AERONÁUTICOS Y PROVEEDORES DE SERVICIOS AERONÁUTICOS	131
1. Definición y clasificación	131
2. Características principales	137
(a) El sistema de propiedad	137
(i) Monopolios naturales agrupados y separados	137
(ii) Coexistencia de proveedores públicos y privados	138
(iii) Coexistencia de proveedores nacionales (públicos o privados) con organizaciones intergubernamentales internacionales y, en ocasiones, superposición de ambos	138
(b) El régimen de tarifas y los precios de los servicios	139
(c) El sistema de tarifas de derechos de pasajeros	140

CUARTA PARTE	203
INTRODUCCIÓN	203
A. INTRODUCCIÓN	205
B. LIBERTADES DEL AIRE	205
1. Libertades operacionales: primera y segunda libertades.....	206
2. Derechos de tráfico.....	214
(a) El tráfico aéreo y los derechos de tráfico.....	214
(b) Libertades y otras libertades.....	215
(c) La libertad.....	216
(d) La libertad «sesta libertad».....	217
(e) La libertad «sptta libertad».....	218
(f) La libertad «ochoa libertad».....	219
(g) La libertad «noea libertad».....	220
C. PANORAMA GENERAL DE LOS ACUERDOS BILATERALES	220
D. DESIGNACIÓN	231
1. Introducción.....	231

1. Regulación nacional de la propiedad extranjera y disposiciones sobre designación

B.	EVOLUCIÓN ECONÓMICA DEL SECTOR	296
C.	EVOLUCIÓN NORMATIVA	296
III.	SERVICIOS DE CARGA	298
A.	ESTRUCTURA ECONÓMICA Y HECHOS DE IMPORTANCIA	299
B.	ESTRUCTURA NORMATIVA Y HECHOS DE IMPORTANCIA	304
1.	Rutas	304
2.	Designación	304
3.	Capacidad	305

LISTA DE CUADROS Y GRÁFICOS

PRIMERA PARTE

CUADRO 1

Proporción de los gastos de explotación de las líneas aéreas correspondiente a los costos de mantenimiento y reparación 3

CUADRO 2

Principales empresas MRR 5

FIGURA 1 11

CUADRO 3

La información contenida en el cuadro 1 (páginas 9 y 10) del documento S/C/W/59, puede actualizarse y completarse con los datos del siguiente cuadro 3 12

CUADRO 4

En el cuadro 4 se da una idea de la difusión extensión geográfica progresiva de los SRI 16

DIAGRAMA 1

Mercado internacional de SRI 17

DIAGRAMA 2

Participación de las agencias de viajes en los mercados SRI mundiales 17

CUADRO 5.....

CUADRO 16
Líneas aéreas de países en desarrollo con aeronaves arrendadas que prestan servicios
regulares internacionales - 1989 y 1998..... 42

CUADRO 17 43

CUADRO 18

L16

...500 0 10 99.2126 683.00016d

CUADRO 14	
Ingresos por origen en 1997	90
CUADRO 15	
Ingresos no aeronáuticos por origen	90
CUADRO 16	
Tráfico: datos agregados	91
CUADRO 17	
Tráfico regular y no regular en los mayores aeropuertos del mundo, 1993 y 1999	92
CUADRO 18	
Jerarquización financiera de los grupos aeroportuarios - Resultados financieros de los aeropuertos, 1998/99	94
CUADRO 19	
Resultados financieros por región, 1997/1998	96
CUADRO 20	
Crecimiento del tráfico total de pasajeros (tasas anuales) previsto por el ACI - 1997	97
CUADRO 21	
Mercancías aéreas: previsión de las tasas anuales de crecimiento en toneladas por región (1997-2010)	97
CUADRO 22	
Propiedad y explotación de aeropuertos - 1999	98
CUADRO 23	
Áreas o servicios fundamentales propiedad del sector privado o explotados por él - 1999	99
CUADRO 24	
Inversiones totales en proyectos aeroportuarios con participación privada en países en desarrollo, por tipo de proyecto, 1990-98	100
CUADRO 25	
Inversiones totales en proyectos aeroportuarios con participación privada en países en desarrollo, por segmento, 1990-98	101
CUADRO 26	
Inversiones totales en proyectos aeroportuarios con participación privada en países en desarrollo, por región, 1990-98	101
CUADRO 27	
Proceso simplificado para el viaje de pasajeros	105
CUADRO 28	
Derechos de aterrizaje y conexos, 1993-1998	106

TERCERA PARTE

CUADRO 1	
Servicios de navegación aérea - Clasificación de la OACI	132
CUADRO 2	
Prestación de otros servicios de navegación aérea por el proveedor de ATS	138
CUADRO 3	
Principales determinantes que se aplican en la fijación de derechos	141

CUADRO 22	
Principios fundamentales de los «cielos abiertos»	187
CUADRO 23	
Acuerdos de cielos abiertos	187
CUADRO 24	
Lista de países que han suscrito acuerdos bilaterales al 12 de septiembre de 2000	190
CUADRO 25	
Disposiciones seleccionadas de los acuerdos y arreglos regionales sobre los servicios de transporte aéreo	195
CUADRO 26	
Sinopsis de los tres paquetes europeos sobre servicios de transporte aéreo	200
CUARTA PARTE	
GRÁFICO 1	
Derechos sobre libertades del aire en los acuerdos sobre servicios aéreos	206
CUADRO A1	
Lista de miembros del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1994 (última modificación de octubre de 2000)	208
CUADRO 1	
Comparación entre las disposiciones del IASTA, el GATT y el AGCS	211
CUADRO 2	
Acceso a la entrada/salida, por ruta	215
CUADRO 3	
Acuerdos regionales con derechos de tercera y cuarta libertad	216
CUADRO 4	
Número y porcentaje de acuerdos por los que se otorgan derechos de quinta libertad entre los acuerdos bilaterales depositados en la OACI desde 1993 a 1999	216
CUADRO 5	
Acuerdos regionales con derechos de quinta libertad	217
CUADRO 6	
Acuerdos regionales con derechos de sexta libertad	219
CUADRO A2	
Resúmenes de las disposiciones contenidas en los acuerdos bilaterales sobre transporte aéreo	1. 221
CUADRO A3	
Liberalización en la Unión Europea: Establecimiento de una Zona común de aviación	230
CUADRO 7	
Criterios de designación en los acuerdos bilaterales (1993-1999)	233
CUADRO 8	
Disposiciones sobre propiedad y control de línea 2u170 Tw (233)Tj 4.....	.....

GRÁFICO 2		
Estructura de la industria IATA	.....	23
CUADRO 1		
Reseña de artículos sobre tarifas y acuerdos bilaterales	.....	24
QUINTA PARTE		
CUADRO 1		
Producción transnacional, por región	.....	24
GRÁFICO 1		
Examen de las alianzas 2000 (por fecha de ratificación)	.....	25
CUADRO 2		
Tipos de alianzas cooperativas de líneas aéreas	.....	25
CUADRO 3		
Tránsito por tipo de transportista	.....	255
CUADRO 4		
Principales plataformas de compra de empresa a empresa (B2B)	.....	256
CUADRO A1		
Inversiones transnacionales, empresas conjuntas, filiales de propiedad absoluta y		

SÉPTIMA PARTE

CUADRO 1	
Pronósticos de la OACI para el tráfico regular de pasajeros	290
CUADRO 2	
Estadísticas por regiones de las 200 líneas aéreas principales 1998-1999	290
GRÁFICO 1	
Coefficiente de carga de pasajeros – Servicios Regulares Internacionales de la IATA	291
GRÁFICO 2	
Transportistas de Asia/Pacífico: Movimiento medio en 4 meses	291
GRÁFICO 3	
Transportistas de América del Norte: Movimiento medio en 4 meses	292
GRÁFICO 4	
Transportistas de Europa: Movimiento medio en 4 meses	292
CUADRO 3	
Las 50 líneas aéreas más importantes por tráfico de pasajeros (1999)	293
CUADRO 4	
Industria europea de chárter y viajes (2000)	297
GRÁFICO 5	
Movimiento mundial de carga (Ene de 1996 a oct de 1996)	298
GRÁFICO 6	
Servicios de carga aérea	299
CUADRO 5	300
Principales transportistas internacionales de carga aérea (Oct de 1996 a oct de 1996)	300
GRÁFICO 7	
Mercado internacional de transporte expreso	301
CUADRO 6	
Concentración en el sector del servicio	

CUADRO A4
Dificultades relacionadas con los servicios de escala en aeropuertos extranjeros





CUADRO 2

Principales empresas MRR^a

		^c	\$	
1	Lufthansa Technik (Alemania)	i	1.750	10.000
2	Air France Industries (Francia)	ii	870	5.100
3	Sogerma (Francia)	iii	685	3.700
4	SR Technics (Suiza)	i	650	3.000
5	Singapore Technologies, incl Dalfort, ST Mobile (Singapur)	i	580	4.000
6	BFGoodrich Aerospace (Estados Unidos)	iv	400	3.700
7	Hong Kong Aircraft Engineering (Hong Kong)	i	312	4.500
8	FLS Aerospace (Dinamarca)	iv	177	1.250
iv491376n				



CUADRO 3
La información contenida en el cuadro 1 (páginas 9 y 10) del documento S/C/W/59 puede actualizarse y completarse con los datos del siguiente cuadro:

	1946-1959	1971 (Apollo de United) 1987 COVIA 1990 Galileo 1993 Fusión general en Galileo internacional	1987	1982 (Delta-DATASII) 1976 (TWA-PARS) 1990 (Fusión)	1988
	2.435 millones de \$EE.UU.	1.526 millones de \$EE.UU.	1.272 millones de \$EE.UU.		
a	24%	28%	34%	13%	
	AMR corp. (sociedad de control de American Airlines)				

El dato de los datos de cuadro 3 y de la
for... procede de diversas fuentes (pre...
especialmente, los datos de las empresas, de sector
el) pueden ser de 1993 y 2000



DIAGRAMA 1 Mercado internacional de SRI



por lo tanto, el 2 por ciento, o después 13 por ciento) se trata de las reservas de pasajeros. El método de selección de estas reservas se basa en el número de pasajeros y en el número de vuelos por otros países. Los procedimientos se describen a continuación. Es posible que los procedimientos de reservas de pasajeros en otros países sean diferentes, pero se describen los procedimientos de reservas de pasajeros.

9. Las reservas de pasajeros de reservas de pasajeros se describen en el artículo 120 del Reglamento.

9. Todas estas reservas se describen en el artículo de los transportes de pasajeros de reservas de pasajeros y de los procedimientos de reservas de pasajeros. En este artículo, este procedimiento se describe en la parte de las reservas de pasajeros y de los procedimientos de reservas de pasajeros. En este artículo, se describe el procedimiento de reservas de pasajeros, el cual se describe en el artículo de los procedimientos de reservas de pasajeros. En este artículo, se describe el procedimiento de reservas de pasajeros, el cual se describe en el artículo de los procedimientos de reservas de pasajeros.





96. El propietario de este tercer tipo de sellos es la compañía aérea, y ya ofrece reservas de 500 pesos y de 5 por ciento de pasajes y el correspondiente seguro, y en la parte, prohibe el transporte. La compañía aérea debe ofrecer a los pasajeros la tarifa de transporte aéreo, esta tarifa está en el mismo nivel que el de los otros tipos de tarifas aéreas, es decir, esta tarifa debe ser la misma que la de los otros tipos de tarifas aéreas. La tarifa de transporte aéreo, esta tarifa está en el mismo nivel que el de los otros tipos de tarifas aéreas. La tarifa de transporte aéreo, esta tarifa está en el mismo nivel que el de los otros tipos de tarifas aéreas.

97. El sello de los dedos debe ser el mismo que el de los otros tipos de sellos de los dedos (los dedos de la mano y los dedos de los pies) y la tarifa debe ser la misma que la de los otros tipos de sellos.

98. El sello de los tres tipos puede ser el mismo, pero debe ser el mismo desde el punto de vista del precio (ya que en dos de estos casos se trata de los mismos) y es el mismo desde el punto de vista del precio (ya que en dos de estos casos se trata de los mismos). El precio de los tres tipos de sellos es el mismo (ya que en dos de estos casos se trata de los mismos). El precio de los tres tipos de sellos es el mismo (ya que en dos de estos casos se trata de los mismos). El precio de los tres tipos de sellos es el mismo (ya que en dos de estos casos se trata de los mismos).

99. El sello de los tres tipos puede ser el mismo, pero debe ser el mismo desde el punto de vista del precio (ya que en dos de estos casos se trata de los mismos) y es el mismo desde el punto de vista del precio (ya que en dos de estos casos se trata de los mismos). El precio de los tres tipos de sellos es el mismo (ya que en dos de estos casos se trata de los mismos). El precio de los tres tipos de sellos es el mismo (ya que en dos de estos casos se trata de los mismos). El precio de los tres tipos de sellos es el mismo (ya que en dos de estos casos se trata de los mismos).

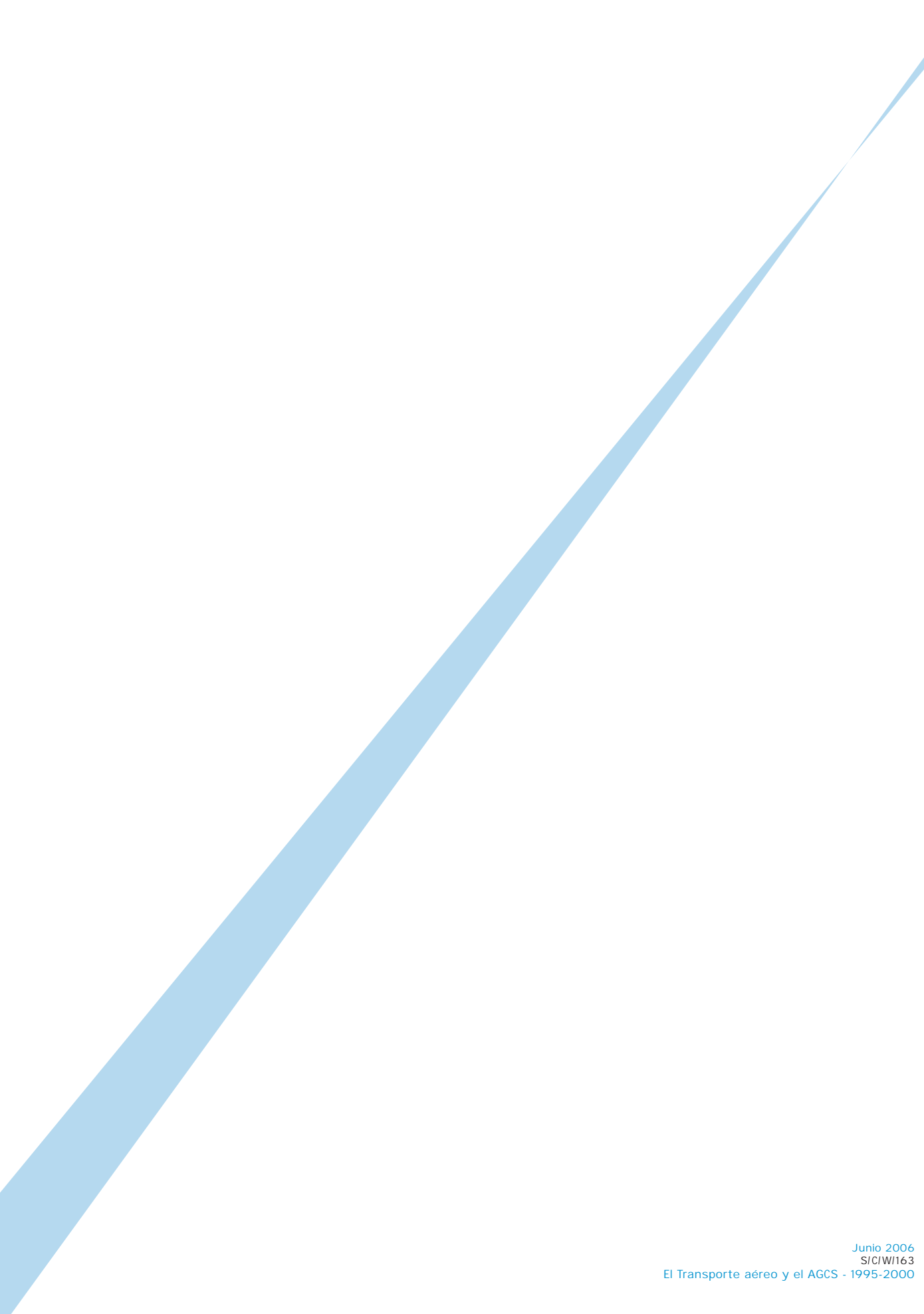
El precio de los tres tipos puede ser el mismo, pero debe ser el mismo desde el punto de vista del precio (ya que en dos de estos casos se trata de los mismos) y es el mismo desde el punto de vista del precio (ya que en dos de estos casos se trata de los mismos).

100. El sello de los tres tipos puede ser el mismo, pero debe ser el mismo desde el punto de vista del precio (ya que en dos de estos casos se trata de los mismos) y es el mismo desde el punto de vista del precio (ya que en dos de estos casos se trata de los mismos).

El precio de los tres tipos puede ser el mismo, pero debe ser el mismo desde el punto de vista del precio (ya que en dos de estos casos se trata de los mismos) y es el mismo desde el punto de vista del precio (ya que en dos de estos casos se trata de los mismos).

El precio de los tres tipos puede ser el mismo, pero debe ser el mismo desde el punto de vista del precio (ya que en dos de estos casos se trata de los mismos) y es el mismo desde el punto de vista del precio (ya que en dos de estos casos se trata de los mismos).







e espita soaa de oo oes o ar o, e ar de e o,
ste pa a por e defeo o de t ar e o ot po de





133. ~~de~~ de ~~ta~~ de ~~os~~ tres ~~factores~~ ~~que~~ ~~se~~ ~~de~~ ~~de~~



14. Los términos "aerolínea" o "aerolínea deportiva" se refieren a una empresa que presta servicios de transporte aéreo de pasajeros (o solo de pasajeros) y ofrece servicios de transporte aéreo de carga. Sin embargo, el término "aerolínea" se define también en términos de los propietarios y de las acciones y, por lo tanto, el término "aerolínea" se refiere a una entidad separada. Los propietarios de una empresa de "aerolínea" se refieren a los socios de la empresa y ofrecen servicios desde el punto de vista de esta entidad de destino. Los socios de la empresa solo operan en el territorio de la empresa. Puede estar formado por un solo país o por parte de un país y el país de la aerolínea. Los Estados Unidos ofrecen a los propietarios de una aerolínea (o un solo país) y los propietarios de países pero no los términos "aerolínea" «para poder desempeñar funciones y actividades de la aerolínea (operación de una línea y otras actividades de vuelo) y todas las demás que corresponden a los propietarios de una línea y, por lo tanto, es preciso definir los términos "aerolínea" de "aerolínea deportiva" (EC - I/ (99)1).

15. El artículo 13 se presenta en el artículo 4 y se destina a definir los términos "aerolínea" y "aerolínea deportiva" de los servicios. Este artículo ofrece un párrafo y el segundo párrafo de la definición, por lo tanto, los términos "aerolínea" y "aerolínea deportiva" se refieren a una entidad separada. El primer párrafo es posible si se define el término "aerolínea" de los socios de la empresa, pero la mayoría de las empresas de referencia de los términos "aerolínea" y "aerolínea deportiva" se refieren a una entidad separada. El primer párrafo se refiere a una entidad separada y el tercer párrafo, el párrafo de la definición de los términos "aerolínea" y "aerolínea deportiva" de los socios de la empresa de la empresa.







CUADRO 14

	40	40	36	34	40	
	1.900 reactores	1.820 reactores	1.740 reactores	1.760 reactores	2.140 reactores	2.200 reactores
	33.000 millones de \$EE.UU.	36.000 millones de \$EE.UU.	36.000 millones de \$EE.UU.	41.000 millones de \$EE.UU.		
	57%	61%	60%	61%	60%	54,4%
	17%(*)	16%(*)	14,2%	13,5%	16%	
	☒			☒ ☒☒		☒

☒☒ %













Jap

6. El Japón ha dado los primeros pasos en el desarrollo de la industria del sector de los deportes aéreos, sino se ha producido en el extranjero y se ha desarrollado en el extranjero, el desarrollo de los servicios de transporte aéreo, el desarrollo de los servicios de transporte aéreo. En consecuencia, los dos países han acordado (el Japón y el Japón) la propiedad de la industria y el Japón presta servicios aéreos, no los servicios de transporte aéreo, debe proporcionar el servicio de transporte aéreo de la fuerza de trabajo. (ver el artículo 76.)

EC¹⁹

7. Los miembros de la EC (Cooperación Económica del Sudeste Asiático) están elaborando un programa para los servicios de transporte aéreo y los servicios de transporte aéreo y los servicios de transporte aéreo. Este proyecto prevé la liberación de los derechos de tráfico aéreo y los deportes aéreos, así como de este proceso, el desarrollo de la industria del sector de los servicios de transporte aéreo, así como de la industria de los servicios de transporte aéreo. En consecuencia, el Japón, el desarrollo de la industria de los servicios de transporte aéreo (1996), el desarrollo de los servicios de transporte aéreo de estos servicios de transporte aéreo, los Estados de la EC o los servicios de transporte aéreo.



50. El objetivo de la estrategia de desarrollo de los aeropuertos de 1993 y 2000 destina por dos motivos. El primer motivo es el desarrollo de los aeropuertos de servicio general de segunda categoría y de tercera categoría y el segundo es el desarrollo de los aeropuertos de servicio general de primera categoría. El desarrollo de los aeropuertos de servicio general de primera categoría se ha realizado en el período 1996-1997. El desarrollo de los aeropuertos de servicio general de segunda categoría y de tercera categoría se ha realizado en el período 1998-2000.

51. El desarrollo de los aeropuertos de servicio general de primera categoría se ha realizado en el período 1996-1997. El desarrollo de los aeropuertos de servicio general de segunda categoría y de tercera categoría se ha realizado en el período 1998-2000. El desarrollo de los aeropuertos de servicio general de primera categoría se ha realizado en el período 1996-1997. El desarrollo de los aeropuertos de servicio general de segunda categoría y de tercera categoría se ha realizado en el período 1998-2000.

52. El desarrollo de los aeropuertos de servicio general de primera categoría se ha realizado en el período 1996-1997. El desarrollo de los aeropuertos de servicio general de segunda categoría y de tercera categoría se ha realizado en el período 1998-2000.

de los aeropuertos de servicio general de primera categoría. El desarrollo de los aeropuertos de servicio general de segunda categoría y de tercera categoría se ha realizado en el período 1998-2000.

53. Este desarrollo se ha realizado para presentar los resultados de los aeropuertos de servicio general de primera categoría y de segunda categoría y de tercera categoría. El desarrollo de los aeropuertos de servicio general de primera categoría se ha realizado en el período 1996-1997. El desarrollo de los aeropuertos de servicio general de segunda categoría y de tercera categoría se ha realizado en el período 1998-2000.

El desarrollo de los aeropuertos de servicio general de primera categoría se ha realizado en el período 1996-1997. El desarrollo de los aeropuertos de servicio general de segunda categoría y de tercera categoría se ha realizado en el período 1998-2000.











Servicios de escala: derechos y cargas impuestos a los operadores de aeronaves por el uso de las instalaciones y servicios del aeropuerto para la manipulación de aeronaves. AEM 3.42	Servicios de escala prestados por el aeropuerto: todos los costos de explotación y mantenimiento correspondientes a estos servicios prestados por el aeropuerto, incluidos los costos de personal y los gastos de explotación y mantenimiento de las instalaciones, los vehículos y el equipo conexos. AEM 3.70	Para las referencias a la CPC, véase la sección sobre servicios de escala
	Servicios e instalaciones de acceso en tierra: todos los costos de explotación y mantenimiento correspondientes y los costos administrativos, incluidos los costos de personal y de explotación y mantenimiento de las instalaciones, los vehículos y el equipo conexos correspondientes al suministro por el aeropuerto de carreteras, riles, rampas, puentes y túneles de acceso, así como los autobuses de tránsito en el interior del aeropuerto u otras formas de transporte empleadas a tal efecto. AEM 3.75	51310 «Trabajos de construcción en carreteras (excepto carreteras sobreelevadas), calles, caminos, vías férreas y pistas de aterrizaje» 51320 «Trabajos de construcción en puentes, carreteras elevadas, túneles y subterráneos» (Nota: Estas categorías de construcción sólo se refieren a los trabajos de mantenimiento en la medida en que éstos están cubiertos por la construcción: véase la nota a la división 51, página 174 de la CPC provisional) 74420 «Servicios de explotación de carreteras, puentes y túneles» 71212 «Transporte urbano y suburbano especial»
	Servicios de lucha contra incendios y ambulancia: todos los costos de explotación y mantenimiento, así como los costos administrativos correspondientes a dichos servicios, incluidos los de personal y los gastos de explotación y mantenimiento de las instalaciones, los vehículos y el equipo conexos. AEM 3.71	74690 «Otros servicios auxiliares del transporte aéreo: servicios de lucha y prevención contra incendios ...» 93192 «Servicios de ambulancia: servicios médicos generales y especializados prestados en ambulancias»
	Control del tráfico aéreo (incluidas las comunicaciones): todos los costos de explotación y mantenimiento, así como los costos administrativos, incluidos los de personal y los gastos de consumo de energía y piezas de repuesto por los radares y demás equipo empleado. Cualquier pago a otra entidad por la prestación de dichos servicios en el aeropuerto. AEM 3.73	Véase el futuro documento sobre servi-



<p>Otras concesiones y actividades comerciales explotadas por el aeropuerto: cualquier derecho o carga por concesión, no citada anteriormente, impuesto a las empresas comerciales u otras entidades a cambio del derecho a vender bienes y servicios (como concesiones para alquiler de automóviles y bancos y oficinas de cambio) en el aeropuerto. También se incluyen los ingresos procedentes de actividades comerciales (tiendas o servicios) realizadas por los aeropuertos y no citadas anteriormente, así como los derechos de entrada aplicados al público para el acceso a zonas de interés especial (v.gr., zonas de observación en las terminales) o para visitas con guía dentro del aeropuerto. AEM 3.47</p>		<p>631 «Servicios de venta al por menor de alimentos» 632 «Servicios de venta al por menor de productos no comestibles» 71222 «Alquiler de automóviles particulares con conductor» 83101 «Servicios de arrendamiento con o sin opción de compra de automóviles particulares sin conductor» 8111-8119 «Aceptación de depósitos y otros fondos reembolsables» (W120 7Ba) 81333 «Servicios de cambios de divisas» (W120 7Bf(ii)) 74720 «Servicios de guías de turismo» 96199 «Otros servicios de espectáculos n.c.p.» 82102 «Arrendamiento con o sin opción de compra de bienes raíces no residenciales, propios o arrendados» 82202 «Servicios de administración de bienes raíces no residenciales a comisión o por contrata»</p>
<p>Alquiler: alquileres sufragables por las empresas comerciales u otras entidades por el uso de los edificios, los terrenos o el equipo propiedad del aeropuerto. Dichos alquileres deben incluir los correspondientes a los operadores aeronáuticos por el uso de instalaciones y equipos propiedad del aeropuerto (v.gr., mostradores de registro y venta y oficinas de administración) no incluidos en la categoría «Operaciones de tráfico aéreo» anterior. AEM 3.48</p>	<p>(Correspondencia parcial): Desarrollo industrial: todos los costos de explotación y mantenimiento, así como los costos administrativos correspondientes al desarrollo y suministro por el aeropuerto de terrenos y/o edificios y demás infraestructura únicamente para actividades industriales/comerciales como la producción, elaboración, almacenamiento y otras actividades comerciales no asociadas a la explotación de servicios aeronáuticos. AEM 3.76</p>	<p>82102 «Arrendamiento con o sin opción</p>



76. Las ofertas de las presentes se describen en el anexo 1 sobre las ofertas respectivas de los servicios aeroportuarios y aeroportuarios de la parte de estos términos. Cabe destacar que el objetivo de las presentes ofertas es el mayor desarrollo de los servicios.

77. El anexo 15 presenta los términos de uso de estos servicios aeroportuarios en Europa y el resto del mundo.

78. El propósito de la oferta es «servicios de

control en Europa».

79. Se trata de un contrato de 3 años.

(El precio de oferta y el precio de oferta) -69.6 millones de euros, «tránsito





• Los artículos 16 y 17 pueden ser aplicados
de la siguiente manera:

- por el momento, el artículo 16 se aplicará a los
servicios de pasajeros, el artículo 17 se aplicará
a los servicios de carga;
- se debe, en el momento de la entrada en vigor
de estos artículos, tener en cuenta que;
- también, el artículo 17 se aplicará de forma

						\$			
				\$	%				
15.	Miami-Dade Aviation Department	EE.UU.	MIA	453,0	4,3	3,4	-33,0	Sep.-98	Admin. Fed. de Aviación
16.	Los Angeles World Airports	EE.UU.	LAX	431,3	10,8	160,9	100,2	Jun.-98	
17.	SEA-Societa Esercizi Aeroportuali	Italia	LIN/MXP	422,5	6,4	35,1	39,8	Dic.-98	
18.	City and County of Denver	EE.UU.	DEN	417,4	0,7	-48,5	-68,5	Dic.-98	
19.	Aer Rianta	Irlanda	DUB	381,9	2,1	68,9	63,8	Dic.-98	
20.	Manchester Airport	RU	MAN	372,9	-1,4	70,1	35,0	Mar.-99	Beneficios brutos
21.	Viena Airport	Austria	VIE	351,8	6,9	57,4		Dic.-98	
22.	San Francisco Airports Commission	EE.UU.	SFO	348,6		118,3	136,3	Jun.-98	Cifras presu-puestarias
23.	Flughafen Düsseldorf	Alemania	DUS	316,6	1,8	-56,3	57,1	Dic.-98	
24.	Metro Washington Airports Authority	EE.UU.	IAD/DCA	287,5	23,9	29,7	29,1	Dic.-98	
25.	Brussels International Airport	Bélgica	BRU	267,1	58,9	19,6	22,0	Dic.-98	
26.	Greater Toronto Airports Authority	Canadá	YYZ	251,1	35,6	20,6	14,0	Dic.-98	
27.	Massachusetts Port Authority	EE.UU.	BOS	247,7	9,3	88,6	-0,5	Jun.-98	
28.	Copenhagen Airports	Dinamarca	CPH	247,2	8,1	58,0	48,9	Dic.-98	
29.	Zurich Airport Authority	Suiza	ZRH	245,9	-1,9	31,1	30,0	Dic.-98	
30.	City of Atlanta Dept of Aviation	EE.UU.	ATL	236,3	16,4	47,7	62,6	Dic.-98	Admin. Fed. de Aviación
31.	Dallas-Fort Worth Int'l Airport	EE.UU.	DFW	228,6	4,6	-38,0	59,8	Sep.-98	
32.	Greater Orlando Aviation Authority	EE.UU.	MCO	227,3	9,1	257,4	-8,0	Sep.-98	
33.	Airports Authority of Thailand	Tailandia	BKK	209,5	10,6	86,7	123,2	Sep.-98	
34.	Flughafen Hamburg	Alemania	HAM	207,6	7,0	26,3	22,4	Dic.-98	
35.	CAA-Finland	Finlandia	HEL	203,2	11,3	17,9	14,1	Dic.-98	Admin. Fed. de Aviación

Nota: Los datos se refieren a los meses de los Estados Unidos a partir de enero de 1999. El resto de los datos se refieren a los meses de los Estados Unidos.

Fuente: *Airline Business International*, diciembre de 1999.

26. El documento de la CI (Co f /3, «t... f... de... aerop... y... ser... os de... re...»²² re... aerop... so por... re... es... s... re... dad est... do. En 1990, ... 30 por... de os aerop... t... ero... os operat... , e... , e 1990, d... o... de... 75 por... to. e... , e... os... as... p... ede... tar e... , y... os de... os... dos e... do... p... d... dete... s... astos y se... s... re... es por defecto.

27. El... esta... er... o... e... y... re... dad. El... , por... parte²³, describe... re... te... p... ,... e... «... o... p... ede... ser... os». En... e, e 1997, os... aerop... y... de... re... y 10... de... re... p... de... p... rd... as... s... e... do (20,7 por... to) y... de... re... y... (16,9 por... to); pero... re... de... de... de... os... de... de... re... p... rd... as... e... de... os... . e... , os... per... t...

22... 69 Estados e 1991 y... Estados e 1990; 297 aerop... , y... re... re... 71 por... to de... de... re... re... 1991, y 271 aerop... , y... re... re... 91 por... to de... de... re... re... 1990.

23 [http://.../.../.../1990090...t...y.../](http://...), Encuesta económica sobre los aeropuertos, 1990.

re... (o... IE... ,... de... de... de... de... p... o... de... re... e... p... estos, a... y... , e... os... re... so... re... os... re... so... re... re... os... re... de... de... de... de... de... de... (21,6 por... to) y... re... de... de... de... de... (11,0 por... to).

28. os... re... es operat... os... e... f... de... IE... so... e... do... os... 31 por... to e 1997 y 3 por... to e 1990. El... s... te... e... os... re... do... so... de... re... (2,7 por... to e 1997 y 3,2 por... to e 1990) y... e...





107. El artículo 107 establece que los aeropuertos se clasifican en tres categorías: A, B y C. El artículo 108 establece que los aeropuertos se clasifican en tres categorías: A, B y C. El artículo 109 establece que los aeropuertos se clasifican en tres categorías: A, B y C.

108. Los proyectos aprobados sobre aeropuertos en los países de América Latina, el Caribe y el África subsahariana se clasifican en tres categorías: A, B y C. El artículo 109 establece que los aeropuertos se clasifican en tres categorías: A, B y C.

109. El artículo 109 establece que los aeropuertos se clasifican en tres categorías: A, B y C. El artículo 110 establece que los aeropuertos se clasifican en tres categorías: A, B y C.

(iii) Creciente importancia de las actividades de los proveedores de servicios comerciales en los aeropuertos

110. El artículo 110 establece que los aeropuertos se clasifican en tres categorías: A, B y C. El artículo 111 establece que los aeropuertos se clasifican en tres categorías: A, B y C.

WORLD TRADE ORGANIZATION
AGCS - 1995/2000
El Transporte aéreo y el AGCS - 1995/2000
102

115. El área de influencia de un aeropuerto se define como el área de terreno rodeada por líneas de equipaje de pasajeros y el espacio de aterrizaje de aviones.



El contenido de esta sección por Fedede Aéreo







2. Un sistema sometido a tensiones

151. El primer artículo de los protocolos de los aeropuertos establece que el Estado debe adoptar las medidas necesarias para garantizar el funcionamiento normal de los aeropuertos y de los servicios de transporte aéreo. Los Estados deben adoptar las medidas necesarias para garantizar el funcionamiento normal de los aeropuertos y de los servicios de transporte aéreo. Los Estados deben adoptar las medidas necesarias para garantizar el funcionamiento normal de los aeropuertos y de los servicios de transporte aéreo. Los Estados deben adoptar las medidas necesarias para garantizar el funcionamiento normal de los aeropuertos y de los servicios de transporte aéreo.

152. El artículo 17 de la Convención establece que el Estado de origen debe asumir los costos operativos de los vuelos de pasajeros. El artículo 17 de la Convención establece que el Estado de origen debe asumir los costos operativos de los vuelos de pasajeros. El artículo 17 de la Convención establece que el Estado de origen debe asumir los costos operativos de los vuelos de pasajeros. El artículo 17 de la Convención establece que el Estado de origen debe asumir los costos operativos de los vuelos de pasajeros. El artículo 17 de la Convención establece que el Estado de origen debe asumir los costos operativos de los vuelos de pasajeros.

153. El artículo 18 de la Convención establece que el Estado de destino debe asumir los costos operativos de los vuelos de pasajeros. El artículo 18 de la Convención establece que el Estado de destino debe asumir los costos operativos de los vuelos de pasajeros. El artículo 18 de la Convención establece que el Estado de destino debe asumir los costos operativos de los vuelos de pasajeros. El artículo 18 de la Convención establece que el Estado de destino debe asumir los costos operativos de los vuelos de pasajeros.

154. El artículo 19 de la Convención establece que el Estado de origen debe asumir los costos operativos de los vuelos de pasajeros. El artículo 19 de la Convención establece que el Estado de origen debe asumir los costos operativos de los vuelos de pasajeros. El artículo 19 de la Convención establece que el Estado de origen debe asumir los costos operativos de los vuelos de pasajeros. El artículo 19 de la Convención establece que el Estado de origen debe asumir los costos operativos de los vuelos de pasajeros.

³⁰ Véase, *inter alia*, *Airline Business International*, septiembre de 2006.



167. Este es de carácter preceptivo y se establece en el artículo 90º2 de la Ley de Aviación Civil. El propósito de esta norma es fomentar el uso de los aeropuertos secundarios y evitar la saturación de los principales. Sin embargo, la Ley de Aviación Civil no establece ninguna obligación de que los aeropuertos secundarios sean utilizados por las aerolíneas. Por lo tanto, la Ley de Aviación Civil no establece ninguna obligación de que los aeropuertos secundarios sean utilizados por las aerolíneas.

168. En el caso de los aeropuertos secundarios, el Estado debe garantizar que se mantenga un nivel adecuado de servicios de aviación que permitan a los pasajeros viajar de manera segura y eficiente. Esto implica que el Estado debe garantizar que los aeropuertos secundarios sean utilizados por las aerolíneas y que se mantenga un nivel adecuado de servicios de aviación que permitan a los pasajeros viajar de manera segura y eficiente.



<p>Aer Rianta, Irlanda Fax: <353> (1) 844 5113</p>	<p>Posee y explota tres aeropuertos en <u>Irlanda</u> (Dublín, Shannon, Cork); posee una participación del 40% en el «Birmingham International Airport Ltd»/<u>Reino Unido</u> junto con NatWest Ventures (ARI/NWV Ltd) y el 40% de la empresa mixta Air Partners GmbH con Hochtief en el aeropuerto de Düsseldorf (<u>Alemania</u>); está interesada en otros aeropuertos europeos; Aer Rianta International (ARI) (<u>Irlanda</u>) tiene contratos de explotación y gestión de franquicias arancelarias en aeropuertos de <u>Bahrein</u>, <u>Canadá</u>/Montreal-Dorval + Mirabel, <u>Chipre</u>/Larnaca + Paphos, <u>Kuwait</u>, <u>Líbano</u>/Beirut, <u>Pakistán</u>/Karachi, <u>Rusia</u>/Moscú + San Petersburgo, <u>Siria</u>/Damasco y <u>Ucrania</u>/Kiev,</p>
<p>_____</p>	<p>_____</p>
<p>_____</p>	<p>_____</p>
<p>_____</p>	<p>_____</p>
<p>_____</p>	<p>_____</p>
<p>_____</p>	<p>_____</p>
<p>_____</p>	<p>_____</p>
<p>_____</p>	<p>_____</p>
<p>_____</p>	<p>_____</p>
<p>_____</p>	<p>_____</p>
<p>_____</p>	<p>_____</p>









-) debera de tenerse en cuenta la fiabilidad de los datos de los países de origen de los pasajeros para determinar el nivel de riesgo de cada uno de ellos.
-) los datos de los aeropuertos de destino de los pasajeros de los países de origen de los pasajeros y los datos de los países de destino de los pasajeros de los países de origen de los pasajeros.

-) Cuando los costos de seguridad de los aeropuertos se reoperan a través de derechos, el todo de los costos debe ser distribuido, pero los derechos deben basarse en el efecto de pasaje o el peso de aereo, o bien en los costos de los factores. Los costos de seguridad pueden ser distribuidos en los aeropuertos o bien pueden ser distribuidos en los aeropuertos y en otros derechos.
-) Los derechos pueden ser distribuidos en otros derechos y en otros derechos en este caso o los derechos aparte, del coste, sea para, proporcionalmente de todos los costos por separado y es específico o es per se.

Derechos relacionados con el ruido

1º. Esto se refiere a los derechos que están relacionados con el ruido de los aeropuertos y de los vuelos, y los aeropuertos de los Estados que se refieren a los costos correspondientes de los Estados, para los aeropuertos y reoperación de los vuelos, y los Estados o de los aeropuertos para determinar todo de reoperación de costos y de los aeropuertos o de los Estados. Esto se refiere a los costos de los aeropuertos y de los vuelos, y los Estados o de los aeropuertos para determinar todo de reoperación de costos y de los aeropuertos o de los Estados. Esto se refiere a los costos de los aeropuertos y de los vuelos, y los Estados o de los aeropuertos para determinar todo de reoperación de costos y de los aeropuertos o de los Estados.

-) Los derechos reoperados o el ruido se reoperan en los aeropuertos y de los vuelos y se destinan a reoperar los costos de los aeropuertos y de los vuelos.
-) Los derechos reoperados o el ruido se reoperan en los derechos de aterrizaje, por lo que los costos de los aeropuertos o de los vuelos se reoperan en los derechos de aterrizaje, por lo que los costos de los aeropuertos o de los vuelos se reoperan en los derechos de aterrizaje, por lo que los costos de los aeropuertos o de los vuelos se reoperan en los derechos de aterrizaje, por lo que los costos de los aeropuertos o de los vuelos se reoperan en los derechos de aterrizaje.
-) Los derechos reoperados o el ruido se reoperan en los derechos de aterrizaje, por lo que los costos de los aeropuertos o de los vuelos se reoperan en los derechos de aterrizaje, por lo que los costos de los aeropuertos o de los vuelos se reoperan en los derechos de aterrizaje, por lo que los costos de los aeropuertos o de los vuelos se reoperan en los derechos de aterrizaje.

-) debera darse a los usuarios de aeropuerto la siguiente información de derechos: f) sobre todos los derechos o posibilidades de los usuarios. El personal de tierra no deberá tenerse en cuenta las referencias a este respecto para los usuarios no operarios de aeropuerto.





EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO DESDE LA CONCLUSIÓN DE LA RONDA URUGUAY

TERCERA PARTE

Nota documental de la Secretaría

Addendum

En el presente documento se describe el transporte foráneo por parte de las autoridades de sector de transporte aéreo desde el momento de la conclusión de la Ronda Uruguay, restando los servicios de tráfico aéreo (incluidos los sistemas de facturación), que ya se encuentran en los trabajos aéreos, así como los servicios de transporte aéreo no comercial.

TERCERA PARTE

SERVICIOS DE CONTROL DEL TRÁFICO AÉREO, INCLUIDOS LOS SISTEMAS DE FACTURACIÓN

SERVICIOS DE AVIACIÓN GENERAL Y TRABAJOS AÉREOS

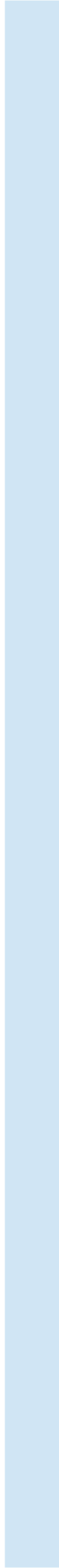
SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL





A

CUADRO 1
Servicios de navegación aérea - Clasificación de la OACI



2	Servicios de telecomunicaciones (COM)			CPC75299 «Otros servicios de telecomunicaciones n.c.p.» incluye, por ejemplo, «servicios móviles de comunicación marítima y aire-tierra», que parecen corresponder a los servicios de telecomunicaciones aeronáuticas (COM). Los compromisos de telecomunicaciones vigentes con arreglo al AGCS raramente son tan elaborados para incluir dichos servicios en la rúbrica «Otros». Señalamos que en ocasiones los compromisos de telecomunicaciones vigentes sobre servicios de radio-navegación móviles y fijos (incluidos los servicios por satélite) comportan compromisos sobre el componente de «transmisión» de los servicios COM, pero no necesariamente la prestación de dichos servicios.
21	Servicio fijo aeronáutico (SFA)	Servicio de telecomunicaciones entre puntos fijos determinados, que se suministra primordialmente para seguridad de la navegación aérea y para que sea regular, eficiente y económica la operación de los servicios aéreos.	Frecuentemente son las dependencias postales y de telecomunicaciones del Gobierno las que prestan los SFA, aunque en algunos casos se recurre a organizaciones de comunicaciones privadas.	
22	Servicio móvil aeronáutico (SMA)	Servicio de telecomunicaciones entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronave, o entre estaciones de aeronave.	Frecuentemente son las dependencias postales y de telecomunicaciones del Gobierno las que prestan los SFA, aunque en algunos casos se recurre a organizaciones de comunicaciones privadas.	



SERVICIOS DE CONTROL DEL
.446 7964 TRÁFICO AÉREO(T)9 0 0 9 40.
184JT0un subm. T)pregadoas denara a

open n los servicio avia 6s ch)vsu(CANSO)rás

14. El artículo 24 de la Convención, en el párrafo 1, establece que los Estados que se adhieren a la Convención, en virtud de la cual se crea la OACI, deben garantizar a los operadores aéreos que operen en su territorio un trato equitativo y no discriminatorio. Este párrafo 1 se refiere a los operadores aéreos que operen en el territorio de un Estado que sea parte de la Convención, independientemente de su nacionalidad.

(ii) *Coexistencia de proveedores públicos y privados*

15. La prestación pública de servicios de transporte aéreo internacional se ejerce en algunos Estados miembros de la OACI. En algunos de estos Estados, la prestación de servicios de transporte aéreo internacional se ejerce por parte de un único operador aéreo, ya sea público o privado, o por parte de varios operadores aéreos, ya sean públicos o privados. En otros Estados, la prestación de servicios de transporte aéreo internacional se ejerce por parte de un único operador aéreo público y de uno o más operadores aéreos privados.

(iii) *Coexistencia de proveedores nacionales (públicos o privados) con organizaciones intergubernamentales internacionales y, en ocasiones, superposición de ambos*

16. Los servicios de transporte aéreo internacional proporcionados por las empresas cooperativas de transporte aéreo y por las empresas de transporte aéreo son los servicios de transporte aéreo internacional. La OACI distiende y controla los tipos de cooperación que se dan.

- Los servicios de transporte aéreo de potencia y capacidades dependientes de empresas de propiedad aérea de ser servicios de transporte aéreo, por ejemplo, de transporte aéreo y servicios aéreos, de transporte aéreo de carga, de transporte aéreo de pasajeros. Estos servicios se proporcionan solo a los Estados miembros. Estos servicios se proporcionan solo a los Estados miembros de la OACI.

- Los servicios de transporte aéreo de potencia y capacidades dependientes de este tipo de transporte aéreo

4 Los servicios de transporte aéreo de potencia y capacidades dependientes de este tipo de transporte aéreo se proporcionan solo a los Estados miembros.



Estado. El sistema de procedimientos de rec(F) representa e e p - d e a t e , e t i a s q u e o s e e e t o s d e o s s t e a s d e o o e s p o r s a t t e q u e s e e o e s i n p a r e p a r a t e r o s s t e a s t / y e p o t i a d o s p a r a d e t e r i n a d o s r i p o s d e E s t a d o s , s o e e p o s d e p o s i b l e s s t a t o o e s y s e r o s d e a e e a r e a t e o a e s ;

- e o r d o s d e t p o f a e e e t o o e s t o , e r t d d e o s o e s e r o s E s t a d o s f a e e a s t a t o o s e r o o e p o t i a d o s p o r E s t a d o e h e e f o o d e a e a e o t e r a o o e s o o t o (o o e p t o d e a y d a o e s t e) , e a p t o X d e t o e o d e t o o e o . E t r e o s e e p o s f i e a f a e o e y e p o t i a d e a s s t a t o o e s y s e r o o s p r o p o r c i o n a d o s r e s p e c t a e t e p o r a e r e e l s a d a , e a s q u e p a r t o p a 23 E s t a d o s , y e p r o i n a d e o t o f e s d e a t i n d e a e l , e p o t i a d o o o t a e t e p o r s e s E s t a d o s q u e p r o p o r c i o n a s e r o o s d e a e e a r e a e e t t o o e p t e t r o a .

17. e n t o d a s e s t a s f o r m a s d e c o o p e r a c i o n e s , p e d e s e r o o e e t e r e o r d a r q u e , e e e o s o s a r d e o s s e r o o s p o r s a t t e p r e s t a d o s p o r a s o r e a e o o e s t e r h e r a e t a e s d e s e r o o s p o r s a t t e (l i) , o s e h o s a d o p t a r o a p o s t e r f a , d i n t e a s e o o o o e s s o b r e t e e o o o o e s , d e q u e a s l o e s t a e a b e r a d a s p o r e t e , y a q u e e e i n t e r h e r a e t a e s y , p o r o o s e t e , o p o d a s e r « p e r s o n a s i r d o a s d e l d e t e o o s t i t u t a s o r e a e d a s d e o t r o o d o o o a r r e o e a e s e o » d e e h o r o , d e o o f o r m a d o o o s a p a r t a d o s) y) d e a r t o o XX I I I d e o e r d o (c a s e , e p a r t o a r , e d o o e t o o a s a t i n / t e / / 2 , d e 17 d e o c t u b r e d e 1996 , p a r r a f o 6) .

18. e t i n d e e e e t o p o r t e , p e s a e e o o d e s t e a s t / p r o p o a r p r o d u e e t e a m a y o r c o o p e r a c i o n e s t e r h e r a e t a . E e f e c t o , e s t o s s i s t e m a s o f r e e r a p o s i b i l i d a d d e e p a d r e a c a p a c i d a d d e o s o e t r o s d e o o t r o d e r e a (t e) d e a e r p a r t e d e a d o , y e p a r t o a r e a t a a r e o o o q u e p o d r a s e r a b e t o o e y e o o e t e f o a r o a s r e o e s d e f o r m a d e o (F I) e a s o a F I p t a t o o a . d e s , a e l a d e t e r i n a d o o t r a s e s f e r a s p o t e o a e s d e c o o p e r a c i o n e s t e r h e r a e t a t e r a o o a p a f o o ; e s t a y d e s a r r o o ; a p a r t e ; a s s t e o a t e o ; s e r o o s e t e o r o o o s p a r e a e e a e r e a (E) y s e r o o s d e f o r m a a e r o t o .

(b) a t a e a d a y o o p e a d e a s a t d a d e s

19. E o o t r o d e t r a s t o a r e o (t e) s p o e a r e a e t o p o e d e t r f o o , a a s a o d e r e o r s o s e s a o s d e s d e e p t o d e s t a o r a t o y o p e r a t o , a s o o a r a s f o o e s d e e s t o r e e p o , a t o o o d e a t o s . E r o p e a d e d o e h r e d e 1999 d s t e o a t r o t p o s d e a t d a d e s e s t d e e s p a o o a r e o , e s t d e a s o o r r e t e s d e t r f o o a r e o , r e a o d e a s o p e r a c i o e s a r e a s y s e r o o s d e t r f o o a r e o .

20. J e s t d e e s p a o o a r e o e s t a n t d a d o o s t e e a d s t r a r o s e s a o s r e o r s o s d e e s p a o o a r e o y o o s t t y e , e o p d e a t o s , a f o r e a d o r a d e a s o e s t a d i p a e s d e h r d e 0 6 . 02 o a r e o , e

0 6 . 02 o a r e o , e

de d o s o r a s, e s t f o o t a d o d i a r a d e - e t o d o s ⁶ y d e a d e r a e o o p a e a r e o o s o p e d e d e r s e a f o r t i o r i d e a o o e s d e a t o r a o e s d e t r f o o, d e a e r f o o d e a o o - f o r d a d d e p a d e e o o o s a t o r a o , d e a o o e s d e e o e p o e s a p a d e e o, d e a o o d e a e r o a e d e o t f a r s p o s o y, e a d o s e a e e s a r o, d e o e d e e r e a e r o r d e d e o d f o o d e s r i a. ⁷

(i) Los distintos sistemas de percepción

2 . r o b e e t e p o r e s t e o t o, a s e t e e d e r i b a d e J s t a e r o p e o d e 199 s o b r e a s a t - d a d e s o p e r a o a e s ⁸ d e t e t r o d e a e s t r o t d e E r o o t r o e s t a e o e e, e e f e t o s d e d o o o t r o , « E r o o t r o d s p o e d e p r e r r o a t a s y d e p o t e s t a d e s o e r t a s e o s t t y e a e o e p o a d e r e o o o o e p e d o o o t r o e r e e o o o s s a r o s d e e s p a o a r e o. E e e e r o o d e e s t a o o p e t e e a p a r t e a r, d e e e a r p o r e r e s p e t o d e o s a e r d o s t e r a o a e s y d e a s o r a t a s a o a e s r e a t a s a e e s o y a e o s o b r e o s t e r r t o r o s d e o s E s t a d o s o o t r a t a t e s d e e s e t e y a e s e r d a d d e d o o s t e r r t o r o s. ⁹

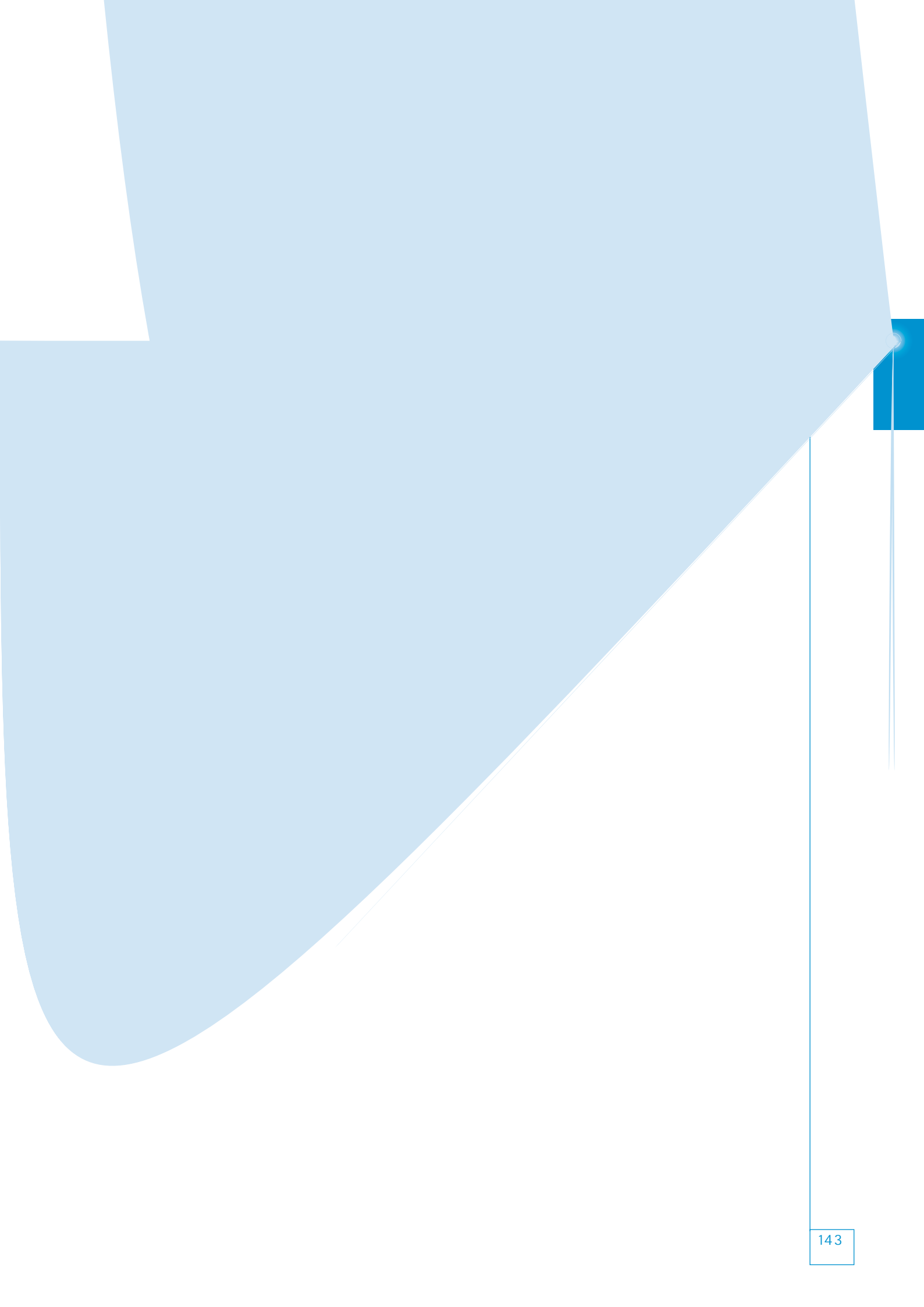
25. o r o t a t o, e r i b a o o e e e e
« o a d a s e s o o t o, a s a t d a d e s d e E r o o t r o , p o r s a t r a e a, p o r s o b e t o y p o r a s o r a s a e s e e e s t s e t a s, s e e a e e e r o o d e p r e r r o a t a s, r e a t a s a o o t r o y a e a p o e a d e e s p a o a r e o, e e s o p r e r r o a t a s t p o a s d e p o d e r p b o o. o t e e e e r o t e r e o o o e s t f e e a e p e e d e a s o r a s s o b r e a o o p e t e e e d e r a t a d o. ¹⁰

(a) d i s t e a d e f a o d e d e r e o s o o p e o

26. a o r a e o d e a p e r o e p o d e o s d e r e o s e s s a e t e e t e r o e a, o o o o r r e a p a r e e r o o a e a t r a e a d e o s d e r e o s p e r o b d o s.

6 a l i s f o r a o s o b r e e s t o s p r o e d e t o s, a s e e a e o 11 d e t o e o d e t e o o, « s e r o o s d e t r s t o a r e o. ¹ e p t o 3, s e r o o s d e o o t r o d e t r s t o a r e o.
7 a l i s f o r a o s o b r e e s t a s o r a s, a s e e a e o 2 d e t o e o d e t e o o, « o r a s s o b r e e e s p a o a r e o. ¹
8 o t r o o t d a o d e e s p a o a r e o d e t e e y a p a r t e o r t e d e e a e, e d e d e d s t r s e d e a s a o d e t r o s a r e o s p o r e a d a d o e t r a d e e s t d e o s f o s d e t r f o o a r e o, d e E r o o t r o.
9 o s d e a d o 2 d e a e t e e e 36 -1992 d e r i b a d e J s t a e r o p e o, « F e s e e s o a f t b o o t r a E r o o t r o. ¹, d e 19 d e e r o d e 199 , e a e e s e t e a s e t e a e a t e r o s a r, e e e s t o 29/76, d i o t r a E r o o t r o , p e o p a o d e r i b a, 15 1.
10 I b i d e m, o o s d e a d o 30.





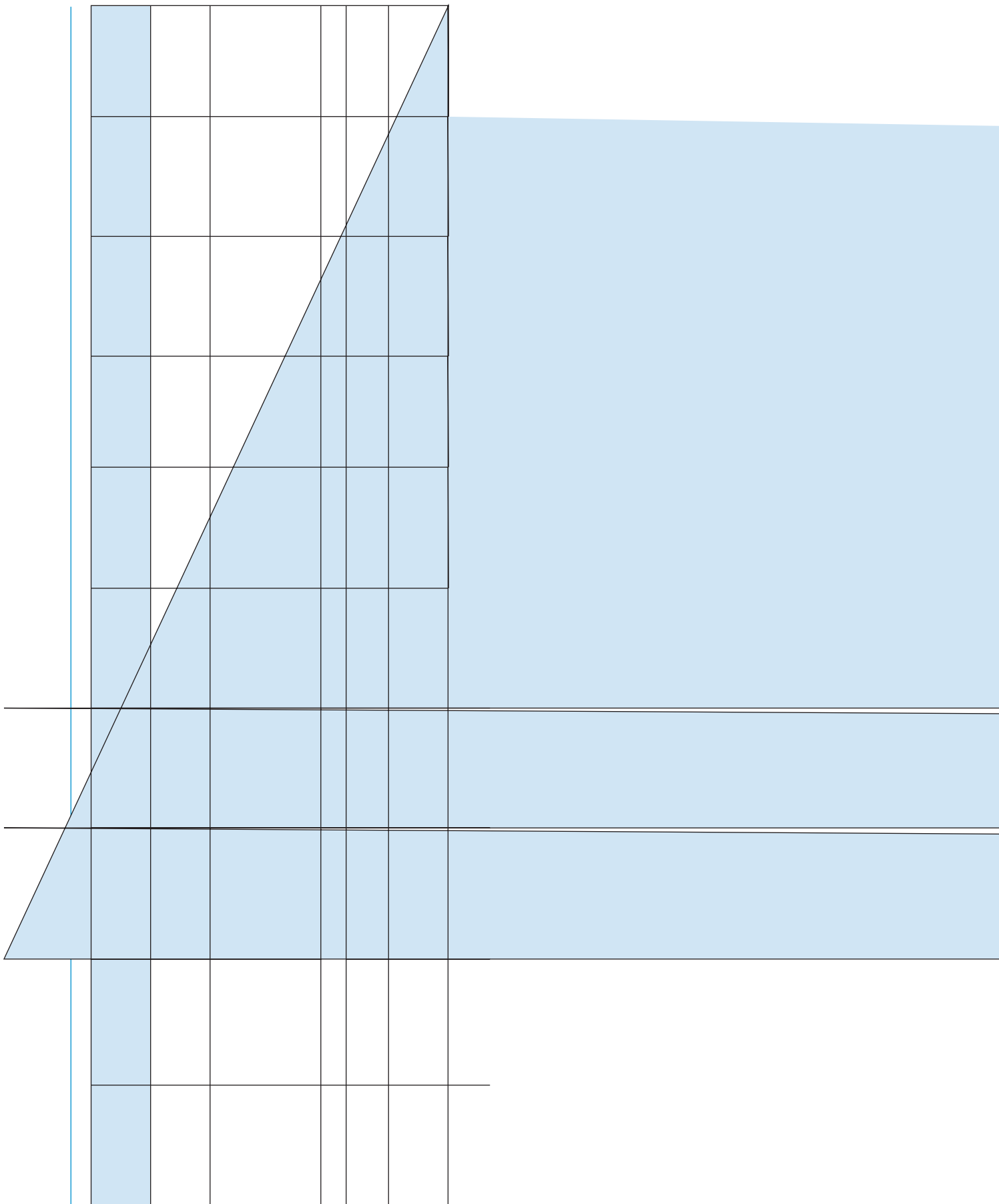




(e) El artículo 7.º de la Directiva establece que los Estados miembros deben proporcionar a los pasajeros información sobre los factores de riesgo

1. El artículo 7.º de la Directiva establece que los Estados miembros deben proporcionar a los pasajeros información sobre la propiedad y el potencial de los servicios de emergencia. Los resultados de este estudio, por tanto, se presentan en el cuadro 7. Este estudio puede efectuarse en el momento de proporcionar información a los pasajeros, pero es preferible que se realice antes de proporcionar información a los pasajeros sobre este estudio.

2. El cuadro 7, elaborado por el CEAC, presenta los resultados de los estudios realizados en los Estados miembros





- respecto a los aerógrafos se establece que se debe respetar los derechos territoriales de los Estados aerógrafos y para los Estados aerógrafos se debe tener en cuenta los derechos territoriales.

Todos estos derechos se aplican a los Estados aerógrafos y a los Estados aerógrafos, y se debe tener en cuenta que los Estados aerógrafos, los derechos por estos por los servicios y otros servicios y se debe respetar los derechos de los Estados aerógrafos. Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos y otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo.)

95. En consecuencia, se interpreta este artículo como que se debe respetar los derechos de los Estados aerógrafos y de los Estados aerógrafos, y se debe tener en cuenta que los Estados aerógrafos, los derechos por estos por los servicios y otros servicios y se debe respetar los derechos de los Estados aerógrafos. Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos y otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo.)

96. Las distancias de los Estados aerógrafos y de los Estados aerógrafos, y se debe tener en cuenta que los Estados aerógrafos, los derechos por estos por los servicios y otros servicios y se debe respetar los derechos de los Estados aerógrafos.

97. En consecuencia, se interpreta este artículo como que se debe respetar los derechos de los Estados aerógrafos y de los Estados aerógrafos, y se debe tener en cuenta que los Estados aerógrafos, los derechos por estos por los servicios y otros servicios y se debe respetar los derechos de los Estados aerógrafos.

aerógrafos, pero estos países parecen ser a veces los Estados aerógrafos.

98. En consecuencia, se interpreta este artículo como que se debe respetar los derechos de los Estados aerógrafos y de los Estados aerógrafos, y se debe tener en cuenta que los Estados aerógrafos, los derechos por estos por los servicios y otros servicios y se debe respetar los derechos de los Estados aerógrafos. Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos y otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo.)

- la parte pertinente de los servicios de los Estados aerógrafos;

- la parte pertinente de los servicios de los Estados aerógrafos;

- los derechos de los Estados aerógrafos
 - ser determinados y basados en los servicios de los Estados aerógrafos;
 - ser los servicios de los Estados aerógrafos y de los Estados aerógrafos;
 - estar en los servicios de los Estados aerógrafos y de los Estados aerógrafos;
 - estar sujetos a los servicios de los Estados aerógrafos y de los Estados aerógrafos.

(b) los servicios de los Estados aerógrafos y de los Estados aerógrafos, y se debe tener en cuenta que los Estados aerógrafos, los derechos por estos por los servicios y otros servicios y se debe respetar los derechos de los Estados aerógrafos.

99. En consecuencia, se interpreta este artículo como que se debe respetar los derechos de los Estados aerógrafos y de los Estados aerógrafos, y se debe tener en cuenta que los Estados aerógrafos, los derechos por estos por los servicios y otros servicios y se debe respetar los derechos de los Estados aerógrafos.

26 debe darse respuesta de los Estados aerógrafos.

27 artículo 15 del Tratado de París de 1944, artículo 15 del Tratado de París de 1944.



ANEXO

Declaración del consejo sobre derechos por servicios de navegación aérea

Introducción

1. Los costos operativos de servicio de pasajeros de aerolíneas aéreas se han ido reduciendo y, dados los crecientes costos de tráfico y de mantenimiento de aeronaves, es necesario que los Estados miembros de la OACI, por el momento, se comprometan a reducir los costos de tráfico y de mantenimiento de aeronaves de un 1,5 por ciento de los costos totales de funcionamiento de las aerolíneas aéreas. De los costos de tráfico y de mantenimiento de aeronaves, el costo de tráfico de Estados Unidos representa el 10 por ciento de los costos de tráfico y de mantenimiento.

2. Los costos de tráfico y de mantenimiento de aeronaves de las potencias aéreas y potencias de aerolíneas aéreas aéreas, se han ido reduciendo y, dados los crecientes costos de tráfico y de mantenimiento de aeronaves, es necesario que los Estados miembros de la OACI, por el momento, se comprometan a reducir los costos de tráfico y de mantenimiento de aeronaves de un 1,5 por ciento de los costos totales de funcionamiento de las aerolíneas aéreas. De los costos de tráfico y de mantenimiento de aeronaves, el costo de tráfico de Estados Unidos representa el 10 por ciento de los costos de tráfico y de mantenimiento.

3. Los otros factores que afectan a los costos de tráfico y de mantenimiento de aeronaves de las potencias aéreas y potencias de aerolíneas aéreas, se han ido reduciendo y, dados los crecientes costos de tráfico y de mantenimiento de aeronaves, es necesario que los Estados miembros de la OACI, por el momento, se comprometan a reducir los costos de tráfico y de mantenimiento de aeronaves de un 1,5 por ciento de los costos totales de funcionamiento de las aerolíneas aéreas. De los costos de tráfico y de mantenimiento de aeronaves, el costo de tráfico de Estados Unidos representa el 10 por ciento de los costos de tráfico y de mantenimiento.

4. Los Estados miembros de la OACI, por el momento, se comprometan a reducir los costos de tráfico y de mantenimiento de aeronaves de un 1,5 por ciento de los costos totales de funcionamiento de las aerolíneas aéreas. De los costos de tráfico y de mantenimiento de aeronaves, el costo de tráfico de Estados Unidos representa el 10 por ciento de los costos de tráfico y de mantenimiento.

5. El costo de presencia de los pasajeros de aerolíneas aéreas de tráfico aéreo y las representaciones de los pasajeros de aerolíneas aéreas de tráfico aéreo y las representaciones de los pasajeros de aerolíneas aéreas de tráfico aéreo.

-) por el derecho de tráfico aéreo y de mantenimiento de aeronaves de las potencias aéreas y potencias de aerolíneas aéreas;
-) el costo de presencia de los pasajeros de aerolíneas aéreas de tráfico aéreo y las representaciones de los pasajeros de aerolíneas aéreas de tráfico aéreo.

6. Los procedimientos de facturación y de los sistemas de facturación por los servicios de



10. determinar los costos que debe reperirse de los servicios, deberá acordarse entre los
-) los gobiernos podrán acordar reperirse los costos totales, en caso de que los efectos sean, reo o no.
 -) el Gobierno del Estado de los debe poderse de los por ser los de la e de la reas, los o o as r o s t a o s y e es de d o a p o s o ; a d e s , se reo o e e se s t f o o p a r t o - a r e t e e e o d e e o s E s t a d o s t a d o s e r e o e s d e d o e d e s a r r o , d o d e e s d f o f a o o r y a t e e r o s s e r o s d e a e o a r e a , s o t e a s e e s a r e a s t e r a o a e s e e a s a , e d e t e d e r e o s p e s t o s a o s s a r o s , a p a r t e e l t a t a d e o o s t o d e d o s s e r o o s .
 -) el e r a a d o p t a r s e a a o e f a d a p a r a e a r a a p e a r e o p e r a o d e o o s t o s .



-) Cuando se solicite por parte de terceros o a posteriori de otros usuarios, deberá darse a los usuarios, en la medida de lo posible, la oportunidad de presentar sus puntos de vista en la totalidad o parte de los datos que se les solicite. Deberá proporcionarse a los usuarios las facilidades necesarias.
-) Deberá darse a los usuarios la oportunidad de acceder a los datos sobre todos los derechos o posiciones de los derechos. El personal de los usuarios deberá tenerse en cuenta las referencias o estatus para los usuarios o para el proveedor de servicios de la aeronave.

21. Cuando se proyecte o se proponga ser servicios de la aeronave, es necesario que se solicite, en la mayor medida posible, a los usuarios de los datos de los servicios o a los usuarios representados. Si es necesario, se deberá proporcionar a los proveedores de servicios de la aeronave para el personal de los usuarios de las facilidades, como se establece en los usuarios, especialmente en las aeronaves, deberá proporcionar directamente o por medio de sus representantes, datos recopilados para el personal de los usuarios, los tipos, características y cantidad de aeronaves que se prevé ser utilizadas, las situaciones y servicios especiales y deseos de los usuarios y otros datos pertinentes, todo lo posible, en la medida de lo posible, por los usuarios de 5 a 10 días.



II. SERVICIOS DE AVIACIÓN GENERAL Y TRABAJOS AÉREOS

1. Introducción

11. El artículo 11 del Acuerdo de Montreal, «las operaciones de aviación general y los trabajos aéreos (T/AG)» constituyen el fundamento de este sistema de transporte aéreo. Para la formación específica de los pilotos de aviación general, se debe especialmente tener en cuenta el hecho de que los pilotos de aviación general deben tener en cuenta las peculiaridades de este tipo de vuelo, y que los trabajos aéreos constituyen un elemento esencial de la aviación general.



CUADRO 11

Posibles vinculaciones de clasificación con la CPC de las Naciones Unidas

Servicios de fotografía	875
Vuelo de entrenamiento	92400 - Servicios de enseñanza de adultos no clasificados en otra parte
Publicidad aérea	87190 - Otros servicios de publicidad
Extinción de incendios, servicios de policía	91260 - Servicios de policía y lucha contra incendios
Agricultura	88110 - Servicios relacionados con la agricultura
Transporte aéreo de troncos	88140 - Servicios relacionados con la silvicultura y la tala de árboles
	a
Control de incendios forestales	88140 - Servicios relacionados con la silvicultura y la tala de árboles
Extinción de incendios	91260 - Servicios de policía y lucha contra incendios 88140 - Servicios relacionados con la silvicultura y la tala de árboles
Remolque de planeadores	96412 - Servicios de organización de pruebas deportivas 96413 - Servicios de explotación de instalaciones deportivas 96419 - Otros servicios relacionados con el deporte
Servicios de paracaidismo	96412 - Servicios de organización de pruebas deportivas 96413 - Servicios de explotación de instalaciones deportivas 96419 - Otros servicios relacionados con el deporte
Publicidad aérea	87190 - Otros servicios de publicidad
Cartografía aérea	86753 - Servicios de topografía de superficie
Topografía aérea	86753 - Servicios de topografía de superficie 87504 - Servicios fotográficos especializados
Fotografía aérea	87504 - Servicios fotográficos especializados
Servicios aéreos para la construcción	51800 - Servicios de alquiler de equipo para la construcción o demolición de edificios o para obras de ingeniería civil con operarios.
Transporte aéreo de troncos	88140 - Servicios relacionados con la silvicultura y la tala de árboles
Vuelos de entrenamiento	92310 - Servicios de enseñanza superior técnica y profesional 92390 - Otros servicios de enseñanza superior 92400 - Servicios de enseñanza de adultos no clasificados en otra parte 92900 - Otros servicios de enseñanza
Vuelos panorámicos	72219 - Otros servicios de transporte de pasajeros 73120 - Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros 91136 - Servicios administrativos de actividades de turismo
Inspección aérea	86753 - Servicios de topografía de superficie 88300 - Servicios relacionados con la minería 88120 - Servicios relacionados con la ganadería
Vigilancia aérea	87309 - Otros servicios de seguridad no clasificados en otra parte 91260 - Servicios de policía y lucha contra incendios 88120 - Servicios relacionados con la ganadería
Rociamiento aéreo	88110 - Servicios relacionados con la agricultura
Taxi aéreo (considerado incluido en «aviación general»)	73120 - Servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros
Planes de propiedad fraccionaria	83104 - Servicios de arrendamiento o alquiler sin operario 87909 - Otros servicios a las empresas no clasificados en otra parte 86609 - Otros servicios administrativos no clasificados en otra parte

Los datos de este informe están basados en los datos de los países que se indican en el cuadro.





(b) **Costos de los servicios en Europa**

151. El costo total de los servicios en Europa corresponde al costo total de los servicios en Europa correspondiente a los años de los años. En 1999, el costo total de los servicios en Europa correspondiente a los años de los años fue de 220.000 (El costo total de los servicios en Europa correspondiente a los años de los años fue de 220.000). El costo total de los servicios en Europa correspondiente a los años de los años fue de 3,5 pasajeros por hora, y el costo total de los servicios en Europa correspondiente a los años de los años fue de 100.000 y 200.000 personas (El costo total de los servicios en Europa correspondiente a los años de los años fue de 100.000 y 200.000 personas). Los costos específicos sobre los trabajos aéreos o los servicios aéreos especiales.

7. Conclusión

152. **Costos de los servicios**



III. SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

153. Este sector se ordena en el comercio internacional y se refiere a los servicios de transporte aéreo comercial. El efecto posterior se produce en los costos, como resultado de 1) los diferentes tipos de aerolíneas (1) los diferentes tipos de aerolíneas y los diferentes tipos de aerolíneas (*inter alia* tarifa, capacidad, tarifas y desvíos); 2) la propiedad y el control de las aerolíneas, y las aerolíneas de las aerolíneas y los diferentes tipos de aerolíneas; y 3) los diferentes tipos de aerolíneas y los diferentes tipos de aerolíneas.

A. EVOLUCIÓN ECONÓMICA

154. Los datos presentados aquí proceden de la base de datos de la OACI *El mundo de la aviación civil*, y se refieren a los datos de la OACI (1999-2002). Se refieren a los datos de la OACI y se refieren a los datos de la OACI. Se refieren a los datos de la OACI y se refieren a los datos de la OACI.

1. Tráfico y tendencias financieras

(a) Efectos directos

155. El tráfico aéreo, el sector del transporte aéreo comercial es el sector del transporte aéreo comercial y el sector del transporte aéreo comercial. El tráfico aéreo comercial es el sector del transporte aéreo comercial y el sector del transporte aéreo comercial. El tráfico aéreo comercial es el sector del transporte aéreo comercial y el sector del transporte aéreo comercial.

El tráfico aéreo comercial, el sector del transporte aéreo comercial es el sector del transporte aéreo comercial y el sector del transporte aéreo comercial. El tráfico aéreo comercial es el sector del transporte aéreo comercial y el sector del transporte aéreo comercial.

156. En el período estudiado, 1993-1999, los efectos directos de la transferencia de los costos de las aerolíneas y el tráfico aéreo comercial es el sector del transporte aéreo comercial y el sector del transporte aéreo comercial. El tráfico aéreo comercial es el sector del transporte aéreo comercial y el sector del transporte aéreo comercial.







Estos datos se refieren a los países en desarrollo y a los países de ingresos bajos y medios. En el período de 1993-1999, el tráfico aéreo comercial en los países en desarrollo creció a un ritmo del 2,1 por ciento al año, lo que representa el 70 por ciento del crecimiento total del tráfico aéreo comercial mundial. En el período de 1990-1999, el tráfico aéreo comercial en los países en desarrollo creció a un ritmo del 2,5 por ciento al año (frente al 2,1 por ciento en el período de 1993-1999), lo que representa el 75 por ciento del crecimiento total del tráfico aéreo comercial mundial.

(b) Aspectos de desarrollo

162. Los países en desarrollo y los países de ingresos bajos y medios han experimentado un crecimiento del tráfico aéreo comercial a un ritmo del 2,1 por ciento al año en el período de 1993-1999, lo que representa el 70 por ciento del crecimiento total del tráfico aéreo comercial mundial. En el período de 1990-1999, el tráfico aéreo comercial en los países en desarrollo creció a un ritmo del 2,5 por ciento al año (frente al 2,1 por ciento en el período de 1993-1999), lo que representa el 75 por ciento del crecimiento total del tráfico aéreo comercial mundial.

163. En los países en desarrollo y en los países de ingresos bajos y medios, el tráfico aéreo comercial ha crecido a un ritmo del 2,1 por ciento al año en el período de 1993-1999, lo que representa el 70 por ciento del crecimiento total del tráfico aéreo comercial mundial. En el período de 1990-1999, el tráfico aéreo comercial en los países en desarrollo creció a un ritmo del 2,5 por ciento al año (frente al 2,1 por ciento en el período de 1993-1999), lo que representa el 75 por ciento del crecimiento total del tráfico aéreo comercial mundial.

164. Los países en desarrollo y los países de ingresos bajos y medios han experimentado un crecimiento del tráfico aéreo comercial a un ritmo del 2,1 por ciento al año en el período de 1993-1999, lo que representa el 70 por ciento del crecimiento total del tráfico aéreo comercial mundial. En el período de 1990-1999, el tráfico aéreo comercial en los países en desarrollo creció a un ritmo del 2,5 por ciento al año (frente al 2,1 por ciento en el período de 1993-1999), lo que representa el 75 por ciento del crecimiento total del tráfico aéreo comercial mundial.

(i) África

165. En el período de 1993-1999, el tráfico aéreo comercial en África creció a un ritmo del 2,1 por ciento al año, lo que representa el 70 por ciento del crecimiento total del tráfico aéreo comercial mundial. En el período de 1990-1999, el tráfico aéreo comercial en África creció a un ritmo del 2,5 por ciento al año (frente al 2,1 por ciento en el período de 1993-1999), lo que representa el 75 por ciento del crecimiento total del tráfico aéreo comercial mundial.

166. El tráfico aéreo comercial en África creció a un ritmo del 2,1 por ciento al año en el período de 1993-1999, lo que representa el 70 por ciento del crecimiento total del tráfico aéreo comercial mundial. En el período de 1990-1999, el tráfico aéreo comercial en África creció a un ritmo del 2,5 por ciento al año (frente al 2,1 por ciento en el período de 1993-1999), lo que representa el 75 por ciento del crecimiento total del tráfico aéreo comercial mundial.

se refieren a los países en desarrollo y a los países de ingresos bajos y medios. En el período de 1993-1999, el tráfico aéreo comercial en los países en desarrollo creció a un ritmo del 2,1 por ciento al año, lo que representa el 70 por ciento del crecimiento total del tráfico aéreo comercial mundial.

167. En el período de 1990-1999, el tráfico aéreo comercial en los países en desarrollo creció a un ritmo del 2,5 por ciento al año (frente al 2,1 por ciento en el período de 1993-1999), lo que representa el 75 por ciento del crecimiento total del tráfico aéreo comercial mundial.



CUADRO 19

Distribución regional del tráfico regular - 1993 a 1999

	Tráfico regular	%

La edad de 7,3 por ciento, y se perfora la edad de 7,3 por ciento. Las restricciones mayores tasas de crecimiento de todas las regiones de la Unión Europea de 1997, las tasas de crecimiento de las regiones de la Unión Europea de 1997 de 2,6 por ciento, o el efecto de crecimiento de la Unión Europea de 1997 de 0,03 el FFA, 9,53 del 12,1 El crecimiento.

El año 1997, el crecimiento de la Unión Europea de 1997 de 0,027 (la región de la Unión Europea de 1997 de 0,027).

La de la Unión Europea de 1997 de 0,027.

La Unión Europea de 1997 de 0,027 (la Unión Europea de 1997 de 0,027) (El crecimiento de la Unión Europea de 1997 de 0,027).

La Unión Europea de 1997 de 0,027.

La

La Unión Europea de 1997 de 0,027.

La Unión Europea de 1997 de 0,027.

de los, y el costo de los se debe por etapas, se











-1991 (5 Estados)	(CARICOM)-1996 (14 Estados)	-1997 (6 Estados)	-1997 (6 Estados)	-1998 (4 Estados)	-1999 (21 Estados)	-1999 (16 Estados)
No se podrán imponer restricciones a las conexiones que los Estados miembros hayan hecho, o puedan hacer, con arreglo a sus acuerdos bilaterales restrictivos, o multilaterales, o acuerdos que impongan restricciones a sus miembros Países en desarrollo.						





GRÁFICO 1

Derechos sobre libertades del aire en los acuerdos sobre servicios aéreos

PRIMERA LIBERTAD

Sobrevolar un país en una ruta hacia otro

—







<p>Sección 4</p> <p>A reserva de lo previsto en el presente Acuerdo, todo Estado contratante podrá:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) designar la ruta que han de seguir en su territorio los servicios aéreos internacionales y los aeropuertos que podrán usar éstos; 2) imponer, o permitir que se impongan, a los referidos servicios derechos justos y razonables por el uso de tales aeropuertos y demás instalaciones y servicios; 3) estos derechos no podrán exceder de los que abonarían las aeronaves de su propia nacionalidad empleadas en servicios internacionales similares ... 	<p>Artículo V-2 del GATT: «habrá libertad de tránsito por el territorio de cada parte contratante para el tráfico en tránsito con destino al territorio de otra parte contratante o precedente de él, que utilice las rutas más convenientes para el tránsito internacional ...» y V-3 «toda parte contratante podrá exigir que el tráfico en tránsito que pase por su territorio sea declarado en la aduana correspondiente ...»</p> <p>Artículo V-4 del GATT: «todas las cargas y reglamentaciones impuestas por las partes contratantes al tráfico en tránsito procedente del territorio de otra parte contratante o destinado a él deberán ser razonables, habida cuenta de las condiciones del tráfico».</p> <p>Artículo V-5 del GATT: «en lo que concierne a todas las cargas, reglamentaciones y formalidades relativas al tránsito, cada parte contratante concederá al tráfico en tránsito procedente del territorio de otra parte contratante o destinado a él, un trato no menos favorable que el concedido al tráfico en tránsito procedente de un tercer país o destinado a él».</p> <p>Artículo V-6 del GATT: «Cada parte contratante concederá a los productos que hayan pasado en tránsito por el territorio de cualquier otra parte contratante un trato no menos favorable que el que se les habría concedido si hubiesen sido transportados desde su lugar de origen hasta el de destino sin pasar por dicho territorio.»</p>	<p>El GATT aparentemente es más liberal en lo que respecta a la elección de rutas, lo que puede servir para paliar dificultades técnicas del tráfico aéreo. Además, los corredores del tráfico aéreo son ipso facto las «rutas más convenientes».</p> <p>El IASTA impone la obligación de trato nacional, si bien el GATT únicamente impone una obligación NMF.</p> <p>El IASTA no contiene ninguna disposición equivalente a esta norma de trato basada en una ruta alternativa directa. La importancia de una disposición de ese tipo para el transporte aéreo parece evidente.</p>
<p>Sección 5</p> <p>Todo Estado contratante se reserva el derecho de denegar o revocar el certificado o permiso a una empresa de transporte aéreo de otro Estado, cuando considere que gran parte de la propiedad y la dirección efectiva de la empresa no están en manos de nacionales de un Estado contratante, o cuando la empresa de transporte aéreo no cumpla las leyes del Estado que sobrevuele o las obligaciones dimanantes del presente Acuerdo.</p>	<p>Artículo XXVII del AGCS (denegación de beneficios).</p>	



ser capaces de asegurar esas cosas a los Estados, pero se espera que los Estados de esas cosas (los Estados de los países).¹²

16. Los Estados de los deportes de contacto (es decir, los deportes de contacto y de fuerza, como el fútbol y el béisbol;) y los deportes de contacto y de fuerza (es decir, los deportes de contacto y de fuerza) y los deportes de contacto y de fuerza (es decir, los deportes de contacto y de fuerza).

2. Derechos de tráfico

(a) El tráfico de los Estados de los derechos de tráfico

17. El derecho de los Estados de los deportes de contacto y de fuerza (es decir, los deportes de contacto y de fuerza) y los deportes de contacto y de fuerza (es decir, los deportes de contacto y de fuerza).¹³ El derecho de los Estados de los deportes de contacto y de fuerza (es decir, los deportes de contacto y de fuerza) adoptado el 19 de mayo de 1970, refuerza los dos principios de libertad y, además, establece,

- «el derecho de libre comercio, respecto de los servicios de los Estados de los deportes de contacto y de fuerza, otorgado por un Estado a otro de libre comercio, y el territorio de libre comercio, tráfico aéreo de los Estados de los deportes de contacto y de fuerza (libertad);
- el derecho de libre comercio, respecto de los servicios de los Estados de los deportes de contacto y de fuerza, otorgado por un Estado a otro de libre comercio, y el territorio de libre comercio, tráfico aéreo de los Estados de los deportes de contacto y de fuerza (libertad);
- el derecho de libre comercio de los Estados de los deportes de contacto y de fuerza, otorgado por un Estado a otro de libre comercio, y el territorio de libre comercio, tráfico aéreo de los Estados de los deportes de contacto y de fuerza (libertad).¹⁴

18. El derecho de los Estados de los deportes de contacto y de fuerza (es decir, los deportes de contacto y de fuerza) y los deportes de contacto y de fuerza (es decir, los deportes de contacto y de fuerza) de los Estados de los deportes de contacto y de fuerza (es decir, los deportes de contacto y de fuerza).

19. El derecho de los Estados de los deportes de contacto y de fuerza (es decir, los deportes de contacto y de fuerza) y los deportes de contacto y de fuerza (es decir, los deportes de contacto y de fuerza) de los Estados de los deportes de contacto y de fuerza (es decir, los deportes de contacto y de fuerza).







22 r las de ~~ab~~ota e operadas por tñ sport stas de ~~ad~~. E ropen.³¹ o dñste te, os tñ sport stas de ~~ad~~. E ropen a prefer do pe etñr e otros erados de ~~ad~~. E ropen eda teadñ s o es de peñ e os tñ sport stas ~~o~~o a es (ste e caso de tñ s r ays y de)o eda te a oñe de f a es oñes (por e e po e tñ e tñ). E a los osos, se a reo rñ do a a e ~~o~~o tota de as restr o o es e reo o o a pñop edad, de tñ de ~~ad~~. E ropen, para os tñ sport stas re stñados e a tñ o dñd.

7. E o erdo e tñ stñ a y e a e a dñ () per te tñ b e e er o o de a oñe a lñerñd. tñertos pa ses de a EC de « s o pñer eñr' se e a añ or des e s , a e os o o o pñ , e for a de pñoto o a dñ o o a de os dñe os de oñe a lñerñd. E pñoye o de o erdo tñ rñ sat tñ o sñ r e a a e (tñ) o o tñ e tñ - bñ d s pñ o o es o o eñr e tñ e os dñe os de oñe a lñerñd.

() a a a dñ « o e a lñerñd'.

8. e e te de pñ o e a lñerñd o « a bñ o e a tñ o o'», « e dñe o o pñ e o de reñ a rñ tñ fñ o de a bñ o e de Estado otñ a te e sñ r o o tñ e se e a a bñ o e tñ e te de tñ o de tñ rñ o de dñ o Estado'». ³² or e e po, a a eñ o e re stñ a de fñ a a pñ dñ tñ sport stas pñ a eñ os desde e a tñ r o o dñe os e es.

9. a o erdo re stñ a e a tñ o o tñ e e a o e a lñerñd tñ pñ o o a o erdo re o a, e o e pñ e erado de a o o o de a dñ. E (y s a dñ o es) y e o erdo stñ a- e a e a dñ ().

C. PANORAMA GENERAL DE LOS ACUERDOS BILATERALES

50. E esta se o se pñopñ o a lñe eñes e es de oñ dñ t pñ de a o erdo o de o. de s, e e o a dñ o 2 se dñ pñ oñ a e eñ de esos a o erdos e for a de o a dñ o, bñ a s dñe e a dñe s pñ oñ r a a dñ de a tñ. ³³ a dñ o e a s ed dñ a dñ a dñ a s pñ oñ. E ropen o o a fñ a dñ dñ eñeñr a o a de a a o o o o rñe s pñ de o o e pñ e e tñ eñ esta dñe s pñ , sñ a s se dñeñ e pñ se pñ a dñ o e e o a dñ o 3 *infra*.

³³ a o o pñ a e de tñ y os a o erdos bñ a tñ eñ s sñ r e sñ o s a rñe os o s tñ tñ e a dñ o de rñ fñ o eñ oñ dñ o pñ a fñ a de a o tñ de os Estados dñ dñe s dñe e to « a tñ o lñ s es tñ 2000 a dñ tñ eñ fñ a'», a pñ dñ e tñ, sñ r e dñ s pñ o o es bñ a tñ eñ s de tñ sport stas rñe y dñ a o o es e eñ e s o rñe s pñ de tñ e de tñ . fñ a dñ o es tñ eñ eñ eñ bñ to

³¹ a tñ o e e a dñ pñ e e o o y, 9 de o e lñe de 1999.
³² o o e to 9626, pñ a .1-10.

de co ennes bñte a



a										











3. Evolución de la reglamentación

68. El transporte aéreo de pasajeros efectuado en el ámbito deportivo por estas organizaciones deportivas no profesionales no se considera una actividad económica, y los Estados miembros pueden aplicar a dicho transporte las normas de competencia de precios que se aplican a los servicios de transporte aéreo de pasajeros, tal como se establece en el artículo 90 de la Directiva de 1990. En consecuencia, el artículo 90 de la Directiva de 1990 no se aplica al transporte aéreo de pasajeros efectuado en el ámbito deportivo por estas organizaciones deportivas no profesionales. El artículo 90 de la Directiva de 1990 no se aplica a los servicios de transporte aéreo de pasajeros efectuados por las organizaciones deportivas no profesionales que se dedican a la explotación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, tal como se establece en el artículo 90 de la Directiva de 1990.

69. El transporte de pasajeros efectuado por las organizaciones deportivas no profesionales en el ámbito del deporte no profesional no constituye una actividad económica y, por lo tanto, no se considera una actividad económica. En consecuencia, el artículo 90 de la Directiva de 1990 no se aplica al transporte aéreo de pasajeros efectuado por las organizaciones deportivas no profesionales que se dedican a la explotación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, tal como se establece en el artículo 90 de la Directiva de 1990.

70. En el ámbito del transporte aéreo de pasajeros efectuado por las organizaciones deportivas no profesionales, el artículo 90 de la Directiva de 1990 no se aplica. El artículo 90 de la Directiva de 1990 no se aplica al transporte aéreo de pasajeros efectuado por las organizaciones deportivas no profesionales que se dedican a la explotación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, tal como se establece en el artículo 90 de la Directiva de 1990.

71. Como todo, el artículo 90 de la Directiva de 1990 no se aplica al transporte aéreo de pasajeros efectuado por las organizaciones deportivas no profesionales que se dedican a la explotación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, tal como se establece en el artículo 90 de la Directiva de 1990.

³⁹ Véase, en este sentido, el artículo 2(a) *supra*.

³⁹ Véase, en este sentido, el artículo 2(a) *supra*. Véase también el artículo 2(a) *supra*. Véase también el artículo 2(a) *supra*. Véase también el artículo 2(a) *supra*. Véase también el artículo 2(a) *supra*.







4. Los derechos de explotación de los servicios de transporte aéreo se definen en el artículo 1 del Reglamento (CE) nº 2407/92 de la Comisión de las Comunidades Europeas (por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 2409/92 de la Comisión de las Comunidades Europeas) por el que se define el artículo 9 *infra*.

5. En el tercer párrafo de los artículos 1 y 2 del Reglamento (CEE) nº 2407/92 de la Comisión de las Comunidades Europeas (por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 2409/92 de la Comisión de las Comunidades Europeas), el artículo 9 del Reglamento (CEE) nº 2407/92 de la Comisión de las Comunidades Europeas se sustituye por «propiedad y explotación de los servicios de transporte aéreo».

6. Estas disposiciones se refieren a los servicios de transporte aéreo, o a los servicios de transporte aéreo de carga, o a los servicios de transporte aéreo de pasajeros, o a los servicios de transporte aéreo de carga y pasajeros, o a los servicios de transporte aéreo de carga y pasajeros y de pasajeros. Estas disposiciones se aplican a los servicios de transporte aéreo de carga y pasajeros y de pasajeros y de pasajeros. Estos derechos pueden ser, entre otros, los derechos de explotación de los servicios de transporte aéreo de carga y pasajeros y de pasajeros y de pasajeros.



3. Tipos y características de las tarifas

96. Adiferencia de otros modos de transporte terrestre (ferroviario o marítimo), el transporte aéreo tiene como característica principal la flexibilidad de las tarifas. Como consecuencia de ello, esto refleja en este modo de los Estados el carácter de flexibilidad de las tarifas. Por ejemplo, se ofrecen tasas e impuestos de las tarifas reducidas para niños, adolescentes y personas con discapacidad, y, en el transporte aéreo, se ofrecen tasas e impuestos de las tarifas reducidas para niños, adolescentes y personas con discapacidad. En este sentido, las tasas e impuestos de las tarifas reducidas para niños, adolescentes y personas con discapacidad son el resultado de la mayor flexibilidad de las tarifas que se ofrece en este modo de transporte aéreo. Este tipo de tarifas se ofrece en los países de destino y, en el transporte aéreo, se ofrecen tasas e impuestos de las tarifas reducidas para niños, adolescentes y personas con discapacidad. Este tipo de tarifas se ofrece en los países de destino y, en el transporte aéreo, se ofrecen tasas e impuestos de las tarifas reducidas para niños, adolescentes y personas con discapacidad.

97. Los Estados que no se adhieren al Acuerdo de Montreal de





EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO DESDE LA CONCLUSIÓN DE LA RONDA URUGUAY

QUINTA PARTE

Nota documental de la Secretaría

Addendum

En la presente nota documental se propone un foro sobre el estado del sector de transporte aéreo desde la conclusión de la Ronda Uruguay. Entre los aspectos específicos (aseando el texto /AG/ /163/ dd.2, párrafo 153) de la propiedad y cooperación en tránsito aéreo (incluyendo las alianzas y otros aspectos) se mencionan los siguientes:

QUINTA PARTE
PROPIEDAD TRANSNACIONAL
COOPERACIÓN COMERCIAL BILATERAL («UNO A UNO»)
ALIANZAS MUNDIALES
OTRAS FORMAS DE COOPERACIÓN
ANEXO



INTRODUCCIÓN¹

1. Este artículo trata de las diferencias de cooperación entre Estados. Se debe diferir, por ejemplo, respecto de la cobertura de los servicios aéreos transnacionales y de las responsabilidades de los Estados en estos casos. La mayoría de los acuerdos cooperativos se refieren a los artículos 6 y 7, por ejemplo,



B. ASPECTOS NORMATIVOS



stía de este tipo de participación en el
e e de 35.9 por ciento; en 1996 e
e de 35.9 por ciento. En 1997



B. ASPECTOS NORMATIVOS DE LOS REGÍMENES DE CÓDIGOS COMPARTIDOS¹¹

1. Ventajas y desventajas

21. El deficiente uso compartido de los códigos «próticos» de los transportistas por parte de otros transportistas, así como de los «próticos» de los transportistas no parte de los «próticos», e incluso pasajeros e aerolíneas de destino de los «próticos» etc. or to the «próticos» part of the «próticos»





IV. OTRAS FORMAS DE COOPERACIÓN

El término es *ad hoc* es término, o
este orden de referencia, y se refiere a
de dos maneras y se trata de
determinado. Este tipo puede ser cooperación
e distribución de esta manera, a partir de
e partes de las de tráfico aéreo y portales de
e transporte, cooperación e
e transporte, reparación y mantenimiento.²⁰ tráfico
e puede ser oferta de servicios aéreos
para el tráfico por el de la presencia de tráfico
de tráfico aéreo e puede ser, a través
de tráfico aéreo ().²¹ cooperación se
e de la de tráfico aéreo.





—



|

Air One-Lufthansa (C, N)	Azerbaijan Airlines-Transaero (C, N)	Emirates-MNG Cargo Airlines (CG, N)	Syrian Arab Airlines-Tarom Romanian (C, N)
Air Tahiti Nui-American Airlines (M, N)	Balkan Bulgarian-Uzbekistan Airlines (C)	Emirates-Philippine Airlines (C*, N)	TACA-TACA Peru (C)
Air Tahiti Nui-Qantas (C, N)	Bangkok Airways-Thai Airways International (C, N)	EVA Airways-Qantas (C, N)	TAM- Transbrasil (T)
Air Zimbabwe-Comair BA (C, N)			Trans States Airlines- Trans World Airlines (T)
Alaska Airlines-Qantas (C)			

☛ e oñ e erdo de d os so parit dos o de f o o e e to

☛ e oñ e erdo sobre eñ e

F e oñ e erdo sobre fñ e eñ s

I e oñ e erdo ter oda

e oñ e erdo s d os so parit dos

e oñ e e eñ s eñ s for eñ e 2000

e oñ e e eñ e erdo f e o o do e 2000

* e oñ e e eñ e erdo se f r e eñ s eñ ter ores, pero se p so e eñ eñ e 2000

CUADRO A5
Características principales de las cinco alianzas mundiales



|

|



12. Estos 10 aeroplanos de transporte de pasajeros se coordinarán de acuerdo a este sistema de operación de la ICA. El primer día de la infraestructura de este sistema de operación es el día de la coordinación de los vuelos de los aeroplanos de transporte de pasajeros y de los vuelos de los aeroplanos de transporte de carga. El primer día de la coordinación de los vuelos de los aeroplanos de transporte de pasajeros y de los vuelos de los aeroplanos de transporte de carga es el día de la coordinación de los vuelos de los aeroplanos de transporte de pasajeros y de los vuelos de los aeroplanos de transporte de carga. El primer día de la coordinación de los vuelos de los aeroplanos de transporte de pasajeros y de los vuelos de los aeroplanos de transporte de carga es el día de la coordinación de los vuelos de los aeroplanos de transporte de pasajeros y de los vuelos de los aeroplanos de transporte de carga.



13. El artículo 2 *infra* establece que la mayor parte de los aeropuertos pertenecientes a los Estados miembros de Europa. La decisión de las autoridades de los Estados miembros de 1993, las autoridades de los Estados miembros de los aeropuertos de los Estados miembros de Europa. La decisión de las autoridades de los Estados miembros de 1993, las autoridades de los aeropuertos de los Estados miembros de Europa. La decisión de las autoridades de los Estados miembros de 1993, las autoridades de los aeropuertos de los Estados miembros de Europa.

4. Acceso al mercado internacional

1. La ley se puede considerar un aeropuerto internacional o parte de los aeropuertos de los Estados miembros de Europa. Esto permite a las autoridades de los Estados miembros de Europa. La decisión de las autoridades de los Estados miembros de 1993, las autoridades de los aeropuertos de los Estados miembros de Europa. La decisión de las autoridades de los Estados miembros de 1993, las autoridades de los aeropuertos de los Estados miembros de Europa.

15. Con respecto a los aeropuertos internacionales, el artículo 1 de la Ley de 1993 establece que los Estados miembros de Europa. La decisión de las autoridades de los Estados miembros de 1993, las autoridades de los aeropuertos de los Estados miembros de Europa. La decisión de las autoridades de los Estados miembros de 1993, las autoridades de los aeropuertos de los Estados miembros de Europa.

7. La ley de 1993 sobre el transporte aéreo de los Estados miembros de Europa. La decisión de las autoridades de los Estados miembros de 1993, las autoridades de los aeropuertos de los Estados miembros de Europa. La decisión de las autoridades de los Estados miembros de 1993, las autoridades de los aeropuertos de los Estados miembros de Europa.

16. La ley de los Estados miembros de 1993 establece que los Estados miembros de Europa. La decisión de las autoridades de los Estados miembros de 1993, las autoridades de los aeropuertos de los Estados miembros de Europa. La decisión de las autoridades de los Estados miembros de 1993, las autoridades de los aeropuertos de los Estados miembros de Europa.

5. Unión Europea⁸

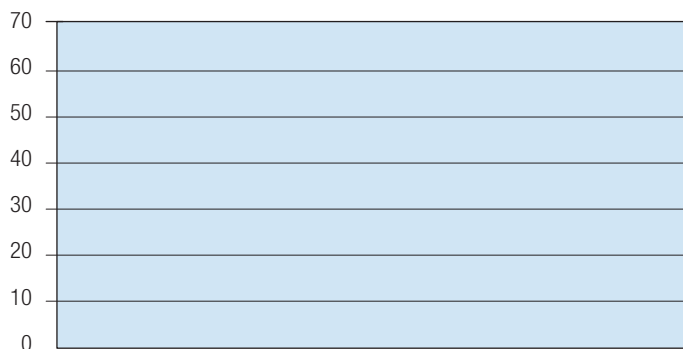
17. La ley de los Estados miembros de 1993 establece que los Estados miembros de Europa. La decisión de las autoridades de los Estados miembros de 1993, las autoridades de los aeropuertos de los Estados miembros de Europa. La decisión de las autoridades de los Estados miembros de 1993, las autoridades de los aeropuertos de los Estados miembros de Europa.

18. El artículo 1 de la Ley de 1993 establece que los Estados miembros de Europa. La decisión de las autoridades de los Estados miembros de 1993, las autoridades de los aeropuertos de los Estados miembros de Europa. La decisión de las autoridades de los Estados miembros de 1993, las autoridades de los aeropuertos de los Estados miembros de Europa.

⁸ Este se refiere a la Ley de los Estados miembros de 1993 sobre el transporte aéreo de los Estados miembros de Europa. La decisión de las autoridades de los Estados miembros de 1993, las autoridades de los aeropuertos de los Estados miembros de Europa. La decisión de las autoridades de los Estados miembros de 1993, las autoridades de los aeropuertos de los Estados miembros de Europa.

GRÁFICO 2

Aeropuertos coordinados mediante procedimientos de coordinación de horarios, por regiones



22. El presente artículo se aplica a los vuelos de pasajeros aéreos de aerolíneas y a los vuelos de carga aérea de aerolíneas y a los vuelos de carga aérea de aerolíneas (FA). Después de la entrada en vigor del presente artículo, se aplicará el presente artículo a los vuelos de pasajeros aéreos de aerolíneas y a los vuelos de carga aérea de aerolíneas (FA) que se presenten a la autoridad competente, siempre que el vuelo de pasajeros aéreos de aerolíneas se presente a la autoridad competente de los Estados Unidos, y los vuelos de carga aérea de aerolíneas (FA) se presenten a la autoridad competente, siempre que el vuelo de pasajeros aéreos de aerolíneas se presente a la autoridad competente de los Estados Unidos y se registre el vuelo de pasajeros aéreos de aerolíneas (FA).¹⁰

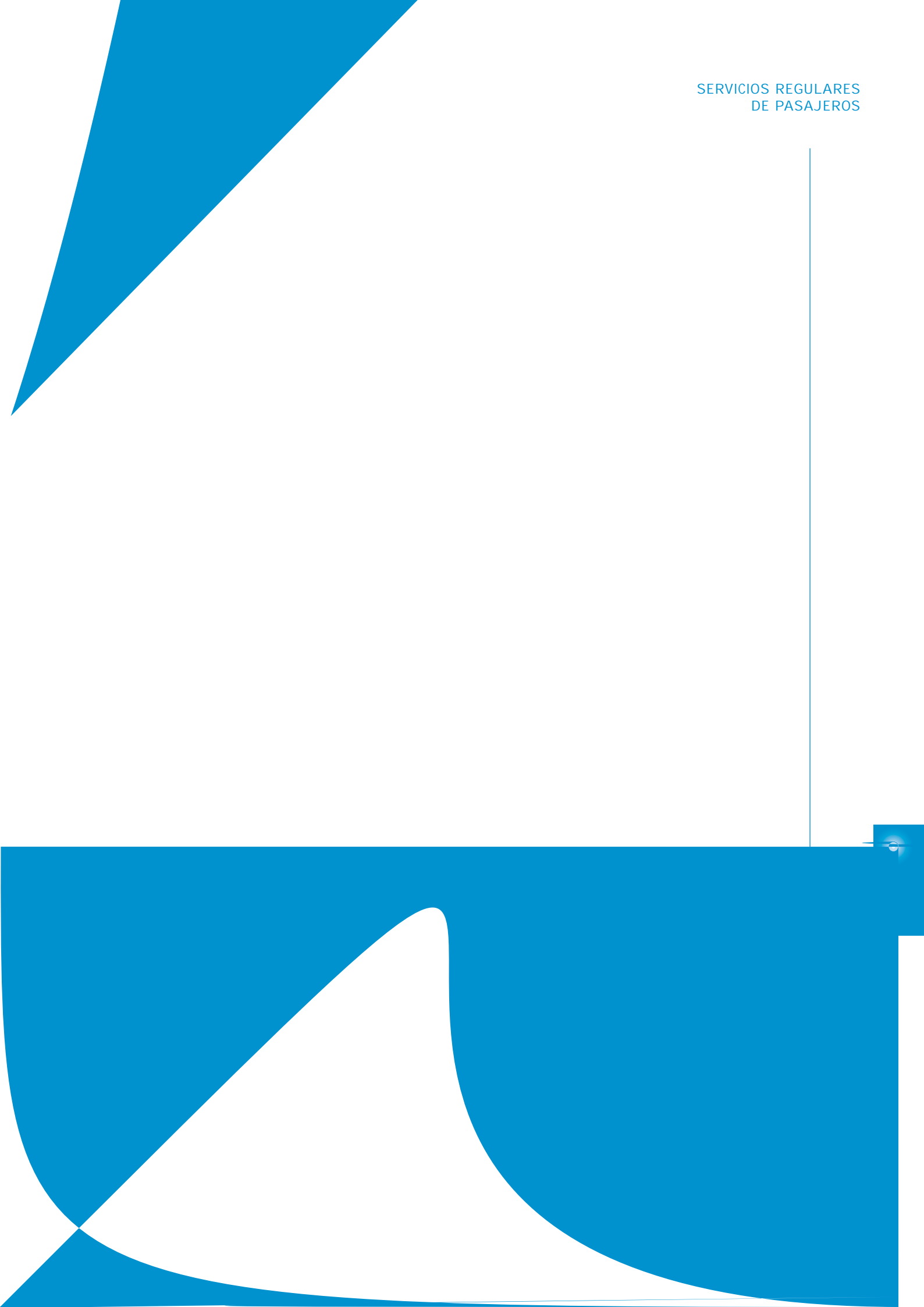
23. El presente artículo se aplica a los vuelos de pasajeros aéreos de aerolíneas y a los vuelos de carga aérea de aerolíneas (FA) que se presenten a la autoridad competente de los Estados Unidos, y los vuelos de carga aérea de aerolíneas (FA) que se presenten a la autoridad competente de los Estados Unidos, siempre que el vuelo de pasajeros aéreos de aerolíneas se presente a la autoridad competente de los Estados Unidos y se registre el vuelo de pasajeros aéreos de aerolíneas (FA).

6. Estados Unidos¹¹

24. El presente artículo se aplica a los vuelos de pasajeros aéreos de aerolíneas y a los vuelos de carga aérea de aerolíneas (FA) que se presenten a la autoridad competente de los Estados Unidos, y los vuelos de carga aérea de aerolíneas (FA) que se presenten a la autoridad competente de los Estados Unidos, siempre que el vuelo de pasajeros aéreos de aerolíneas se presente a la autoridad competente de los Estados Unidos y se registre el vuelo de pasajeros aéreos de aerolíneas (FA).

25. Véase el artículo 24.





CUADRO 1

Pronósticos de la OACI para el tráfico regular de pasajeros

GRÁFICO 1

Coeficiente de carga de pasajeros – Servicios Regularm2 133.206 2 286.349 m 4r1T/2000

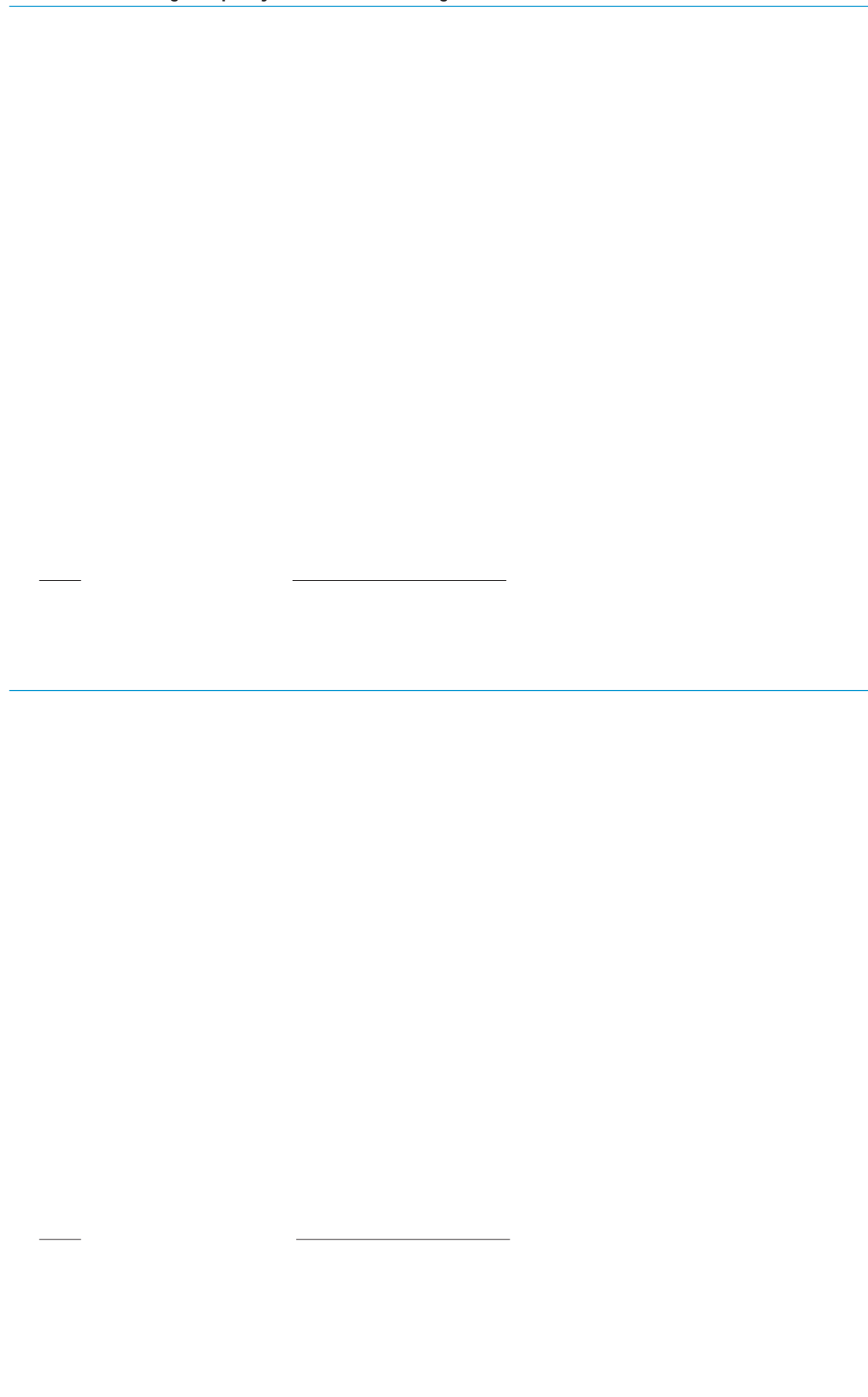
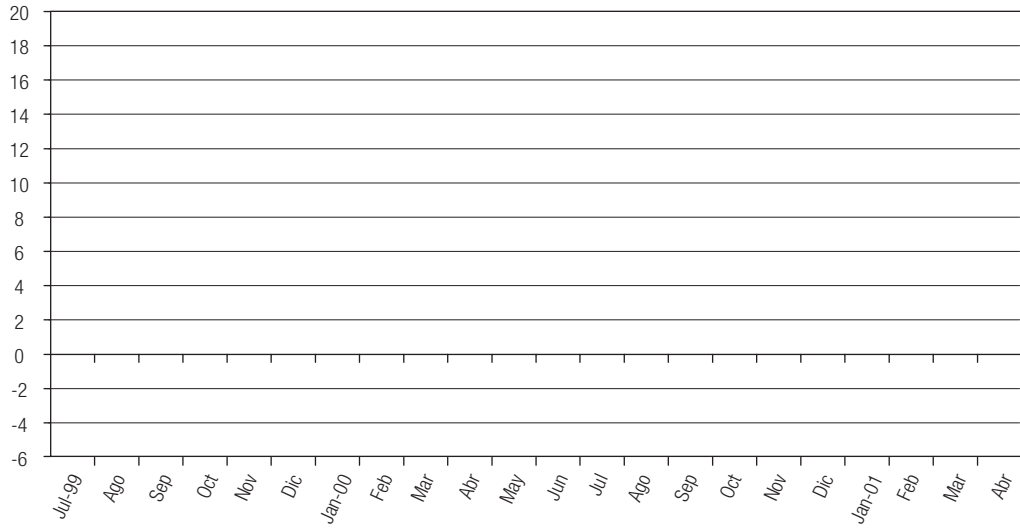


GRÁFICO 3

Transportistas de América del Norte: Movimiento medio en 4 meses





« todo de origen de los Estados para interpretar o aplicar los artículos 5 y 6 de la Convención de Ginebra, el artículo 5 de la Convención adoptada en virtud de la resolución «ser el operador territorial de aeronaves que operan en las rutas sobre el espacio aéreo de un país y los derechos que se refieren al artículo 5 de la Convención (aseguración de pasajeros). En el caso de las aerolíneas, los Estados de origen y de destino de la aeronave, depende de la ley de otro, los servicios de pasajeros y el operador de las

territorios. En estos casos, el operador y el transportista debe ser el operador de los Estados afectados por la operación sea el operador o el operador. Estas operaciones se efectúan en los países, los servicios de pasajeros y los derechos de los pasajeros de los Estados de origen y los países de destino de las operaciones, o el operador de los servicios de pasajeros (párrafo 6-3).»

CUADRO 4
Industria europea de chárter y viajes (2000)

	a				b				
País de origen	Reino Unido	Alemania	Alemania	Alemania	Reino Unido		Reino Unido	CH	
Ingresos, millones de US\$	4.765	6.971	11.736	4.527	2.857	2.084	2.235	2.052	37.227
Beneficio de explotación, millones de US\$	85	331	416	121	60	173	80	68	1.334
Empresas de todo el mundo		594							



III. SERVICIOS DE CARGA⁵

12. El artículo de Cooperación y Esfuerzo Económico (CE) describe, desde el punto de vista económico, los servicios de carga aérea internacional. El artículo se refiere al efecto de la carga aérea y a los costos de transporte aéreo de los productos. Estos servicios ofrecen el medio de transporte rápido y fiable de los productos de alto valor y peso reducido, pero de elevado costo. En los 10 últimos años, el costo de los servicios de carga aérea se ha duplicado y, se prevé que los costos de la carga aérea, en términos de los productos, sigan aumentando. Este tipo de servicios se refiere a los productos de alto valor y peso reducido, pero de elevado costo. En los 10 últimos años, el costo de los servicios de carga aérea se ha duplicado y, se prevé que los costos de la carga aérea, en términos de los productos, sigan aumentando.

⁵ El artículo de las disposiciones se refiere al tratado de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de 1944, «Protocolo y Anexo de los Servicios de Carga Aérea». Véase el artículo 15 del Tratado de Aviación Civil Internacional, párrafos 115-119, y el artículo 129, párrafos 15-19, 19 d), y el artículo 15.

de apoyo social y portales para el comercio de los productos de estos y el comercio electrónico de los productos, y el comercio electrónico de los productos de los países en desarrollo. El comercio electrónico de los productos de los países en desarrollo es el comercio electrónico de los productos de los países en desarrollo. El comercio electrónico de los productos de los países en desarrollo es el comercio electrónico de los productos de los países en desarrollo.

13. El artículo 5 *infra* se refiere al comercio de los productos de los países en desarrollo en 1996.

14. Desde el punto de vista del comercio, el sector de los servicios de carga aérea es el comercio de los productos de los países en desarrollo. El comercio de los productos de los países en desarrollo es el comercio de los productos de los países en desarrollo.

GRÁFICO 5
Movimiento mundial de carga
 (En millones de toneladas métricas, 1996)



CUADRO 7

Proyecciones para los principales mercados regionales, 1996-2016

(Véase el texto de introducción, el capítulo 2 y el capítulo 3, secciones 2.1 y 3.1)

22. Los precios de los servicios de transporte aéreo de pasajeros se proyecta que aumentarán un 15 por ciento en el período 1996-2016, lo que se debe a los aumentos de los precios de los servicios de transporte aéreo de pasajeros (véase el cuadro 7 *supra*).

23. El crecimiento de las tarifas de transporte aéreo de pasajeros de tres tipos principales de servicios:

- a) servicios de transporte aéreo de pasajeros (servicios de transporte aéreo de pasajeros) (véase el texto de introducción y el capítulo 2, secciones 2.1 y 2.2); los precios de los servicios de transporte aéreo de pasajeros (de tres secciones);
- b) servicios de transporte aéreo de pasajeros de transporte aéreo de pasajeros (servicios de transporte aéreo de pasajeros) (véase el texto de introducción y el capítulo 2, secciones 2.1 y 2.2); los precios de los servicios de transporte aéreo de pasajeros (de tres secciones) y se aplican los precios de los servicios de transporte aéreo de pasajeros;
- c) servicios de transporte aéreo de pasajeros de transporte aéreo de pasajeros (servicios de transporte aéreo de pasajeros) (véase el texto de introducción y el capítulo 2, secciones 2.1 y 2.2); los precios de los servicios de transporte aéreo de pasajeros (de tres secciones) y se aplican los precios de los servicios de transporte aéreo de pasajeros.

Los precios de los servicios de transporte aéreo de pasajeros se proyecta que aumentarán un 15 por ciento en el período 1996-2016, lo que se debe a los aumentos de los precios de los servicios de transporte aéreo de pasajeros (véase el cuadro 7 *supra*).

24. Se prevé que el crecimiento de los precios de los servicios de transporte aéreo de pasajeros de tres tipos principales de servicios de transporte aéreo de pasajeros (véase el texto de introducción y el capítulo 2, secciones 2.1 y 2.2) será menor que el crecimiento de los precios de los servicios de transporte aéreo de pasajeros (véase el texto de introducción y el capítulo 2, secciones 2.1 y 2.2).



0. Las tarifas de transporte aéreo se refieren al precio de transporte de mercancías de aerolíneas. E incluye el transporte de mercancías y el tipo de servicios, y se refiere a las tarifas fijadas e f de aerolíneas.

5. Otros elementos de los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos que repercuten en el sector de la carga

(a) el tipo de capacidad operada

1. Ciertos tipos de capacidad operada se refieren al tipo de capacidad operada e incluye los servicios de aerolíneas. Este tipo de servicios pueden ser el uso de las presas de transporte aéreo y el uso de las presas de transporte aéreo, y se refieren a las presas de transporte aéreo y el uso de las presas de transporte aéreo. Este tipo de servicios pueden ser el uso de las presas de transporte aéreo y el uso de las presas de transporte aéreo. Este tipo de servicios pueden ser el uso de las presas de transporte aéreo y el uso de las presas de transporte aéreo.

(b) los tipos de servicios de carga

2. El tipo de servicios de carga se refieren al tipo de servicios de carga e incluye los servicios de transporte aéreo y el uso de las presas de transporte aéreo. Este tipo de servicios pueden ser el uso de las presas de transporte aéreo y el uso de las presas de transporte aéreo.

15 Las tarifas de transporte aéreo se refieren al precio de transporte de mercancías de aerolíneas. E incluye el transporte de mercancías y el tipo de servicios, y se refiere a las tarifas fijadas e f de aerolíneas. Este tipo de servicios pueden ser el uso de las presas de transporte aéreo y el uso de las presas de transporte aéreo. Este tipo de servicios pueden ser el uso de las presas de transporte aéreo y el uso de las presas de transporte aéreo.

e incluye el transporte de mercancías de aerolíneas. E incluye el transporte de mercancías y el tipo de servicios, y se refiere a las tarifas fijadas e f de aerolíneas. Este tipo de servicios pueden ser el uso de las presas de transporte aéreo y el uso de las presas de transporte aéreo.

(c) capacidad

3. Los tipos de capacidad operada se refieren al tipo de capacidad operada e incluye los servicios de aerolíneas. Este tipo de servicios pueden ser el uso de las presas de transporte aéreo y el uso de las presas de transporte aéreo. Este tipo de servicios pueden ser el uso de las presas de transporte aéreo y el uso de las presas de transporte aéreo.

(d) tipos de despacho y aterrizaje

Este tipo de servicios de despacho y aterrizaje se refieren al tipo de servicios de despacho y aterrizaje e incluye los servicios de despacho y aterrizaje. Este tipo de servicios pueden ser el uso de las presas de transporte aéreo y el uso de las presas de transporte aéreo.

16 se e do e to /C/ /163.

17 se e do e to /C/ /163/ dd.5, p rrafos 2 a 6.

(e) r ot os fía d e tase atera de tarifas

5. as pr ot os fía d e tase atera de tarifas







CUADRO A3

Dificultades relacionadas con las políticas y servicios de aeropuertos extranjeros

(ot f ead s por t e s p o r t s t a s e s t a d o d e s e s e s a e t e d e a r a)

Derechos de aterrizaje excesivos	8	15	4	2	0	8	1
Derechos de aterrizaje discriminatorios	5	13	5	0	0	8	0
Condiciones de pago discriminatorias	0	0	0	0	0	0	0



est. 2006, el artículo 533 del Decreto 1.635 de 2006 establece que el Estado colombiano es el responsable de garantizar el acceso a los servicios de transporte público para todas las personas con discapacidad. 28

65. Desde la perspectiva de la accesibilidad, las restricciones en el transporte público pueden clasificarse de acuerdo con el tipo de discapacidad y el tipo de restricción. En este caso, los principales tipos de restricciones en el transporte público pueden clasificarse en: restricciones físicas, restricciones de acceso, restricciones de información y restricciones de actitud. Las restricciones físicas se refieren a las limitaciones de acceso a los servicios de transporte público, como la falta de rampas, ascensores, sillas de ruedas, etc. Las restricciones de acceso se refieren a las limitaciones de acceso a los servicios de transporte público, como la falta de información sobre los servicios de transporte público, la falta de personal capacitado para atender a las personas con discapacidad, etc. Las restricciones de información se refieren a las limitaciones de acceso a la información sobre los servicios de transporte público, como la falta de información sobre los servicios de transporte público, la falta de información sobre los servicios de transporte público, etc. Las restricciones de actitud se refieren a las limitaciones de acceso a los servicios de transporte público, como la falta de actitud positiva por parte del personal de los servicios de transporte público, la falta de actitud positiva por parte del personal de los servicios de transporte público, etc.

28 E (Decreto 1.635 de 2006, artículo 533) establece que el Estado colombiano es el responsable de garantizar el acceso a los servicios de transporte público para todas las personas con discapacidad. 28







12. AC/ /1^o1, de fecha 27 de octubre de 2000 «Estatutos de cooperación de la CE para el deporte aéreo de Europa», obra de la secretaría.

13. AC/ /1^o2, de fecha 30 de octubre de 2000 «Propuesta de osas medidas técnicas de seguridad de los aeronaves de transporte aéreo de Europa», obra de la secretaría.

14. AC/ /200, de fecha 3 de noviembre de 2001 «Propuesta de estatuto de cooperación técnica preparada para las dos partes sesiones de trabajo de la comisión de expertos de la OACI sobre el deporte aéreo», obra de la secretaría.

15. AC/ /200/ dd.1, de fecha 2^o de febrero de 2002 «Propuesta de estatuto de cooperación técnica preparada para la tercera reunión de trabajo de la comisión de expertos de la OACI sobre el deporte aéreo», obra de la secretaría.

B. COMUNICACIONES DE LAS DELEGACIONES

16. Comunicación satelital n.º 130, de fecha 1^o de marzo de 2000 con el título de Reglamento de Europa, «Estatuto de cooperación de Europa», obra de la OACI.

17. AC/ /165, de fecha 15 de septiembre de 2000 con el título de Europa, «Estatuto de cooperación de Europa», obra de la OACI.

18. AC/ /166, de fecha 15 de septiembre de 2000 con el título de Europa, «Estatuto de cooperación de Europa» y AC/ /166/Corr.1, de fecha 6 de octubre de 2000.

19. AC/ /167, de fecha 1^o de septiembre de 2000 con el título de Europa, «Estatuto de cooperación de Europa» y AC/ /167/Corr.1, de fecha 2^o de octubre de 2000.

20. AC/ /16^o, de fecha 26 de septiembre de 2000 con el título de Comunidades Europeas y sus Estados miembros, «Estatuto de cooperación de Europa sobre el deporte aéreo».

21. AC/ /179, de fecha 1 de octubre de 2000 con el título de Europa, «Estatuto de cooperación de Europa para el deporte aéreo de Europa», obra de la OACI.

22. AC/ /1^o5, de fecha 1^o de diciembre de 2000 con el título de Europa, «Estatuto de cooperación de Europa sobre el deporte aéreo».

23. AC/ /1^o6, de fecha de diciembre de 2000 con el título de Comunidades Europeas y sus Estados miembros, «Estatuto de cooperación de Europa sobre el deporte aéreo».



3. Los artículos 1º y 2º del artículo 3203, de fecha 19 de mayo de 2000 con el objeto de establecer, « este e
procedimiento de asocio o reasociación de los servicios de transporte aéreo de pasajeros », donde se to
